

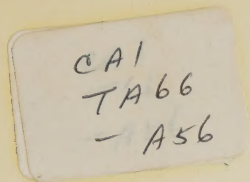
Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116485434>



National
Harbours
Board

Conseil
des ports
nationaux



RAPPORT ANNUEL 1976 ANNUAL REPORT

• 40 YEARS
OF PORTS DEVELOPMENT

• 40 ANS
DE PROGRÈS PORTUAIRES

1936

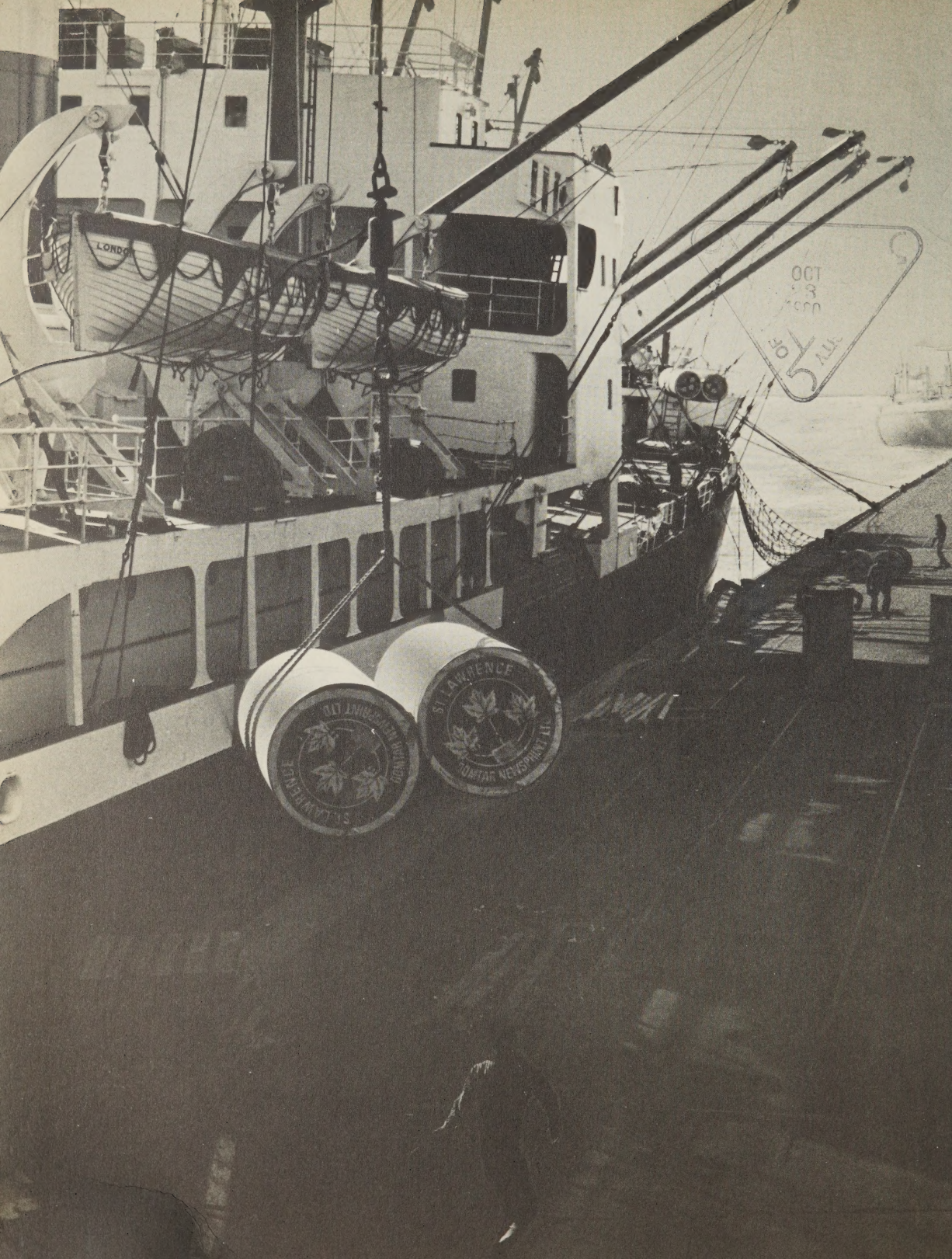


Vancouver Harbour

1976



Port de Vancouver



NATIONAL HARBOURS BOARD

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

The Honourable Otto Lang,
Minister of Transport,
House of Commons,
Ottawa, Ontario.

*L'honorable Otto Lang
Ministre des Transports
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario)*

Dear Mr. Lang:

Monsieur le Ministre,

The National Harbours Board, as a Crown Corporation, in conformity with the requirements of the Financial Administration Act, is pleased to submit its Annual Report for the year 1976 and respectfully requests that you table it before Parliament.

The financial results of the operation together with information on cargo and traffic results are shown. Other particular details of significance relative to the administration and management are also noted for your attention.

The report of the Auditor General of Canada respecting our operations is reproduced in the report.

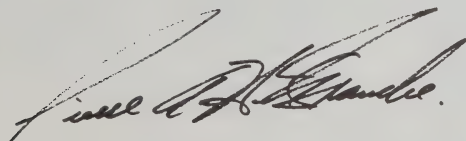
Le Conseil des ports nationaux, à titre de société de la Couronne, a l'honneur de vous présenter son rapport annuel pour 1976, conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, et vous demande respectueusement de le déposer en Chambre.

Ce rapport contient nos états financiers pour l'année 1976, des renseignements sur le trafic de passagers et de marchandises dans les ports relevant du Conseil, et d'autres détails d'importance relatifs à l'administration et à la gestion.

Le rapport de l'Auditeur général sur notre activité en 1976 est également inclus dans le présent document.

Yours sincerely,

Le Président,



Pierre-A.-H. Franche,
Chairman.



Pierre-A.-H. Franche

NATIONAL HARBOURS BOARD

MEMBERS OF THE BOARD

Chairman
Vice-Chairman
Member

Pierre-A.-H. Franche
J. H. Vreeswijk
Dr. Stephen Weyman

EXECUTIVE OFFICERS

National Headquarters

Director of Police and Security
Corporate Secretary
General Counsel
Director of Engineering Services
Director of Administration and Operations Services
Director of Finance
Director of Policy, Planning and Development

D. N. Cassidy
F. B. Ellam
R. Gaulin
F. J. MacNaughton
R. L. Meyer
J. H. Vreeswijk
Y. Gagnon

Ports and Elevators

Port of St. John's, Nfld.
Port of Halifax, N.S.
Ports of Saint John and Belledune, N.B.
Port of Sept-Îles, Que.

Ports of Chicoutimi & Baie des Ha! Ha!, Que.
Port of Québec, Que.
Port of Trois-Rivières, Que.
Port of Montreal, Que.

Prescott and Port Colborne Grain Elevators
Port of Churchill, Man.
Port of Vancouver, B.C.
Port of Prince Rupert, B.C.

Port and Elevator Managers

B. E. Higgins
R. V. Beck
G. C. Moulard
P.-J. Cloutier

A. Maltais
H. Allard
P. Alain
N. Beshwaty

N. W. Bowen
T. A. Lauzon
F. J. N. Spoke
Capt. R. C. E. Kitching

Port Authority Chairmen

R. W. Innes
G. E. Simmons
F. G. Elkin
L. H. Morin

G. Rinfret
I. C. Pollack
J.-C. Trudelle
J.-M. Chabot

W. Winslow
G. McPherson
W. J. Scott

From the west side of Saint John harbour looking east circa 1900



CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

MEMBRES DU CONSEIL

Président
Vice-Président
Membre

Pierre-A.-H. Franche
J. H. Vreeswijk
Dr Stephen Weyman

PERSONNEL DE DIRECTION

Siège social

Directeur de la police et de la sécurité
Secrétaire du Conseil
Avocat-conseil
Directeur des services du génie
Directeur des services de l'administration
et de l'exploitation
Directeur de la finance
Directeur de la politique, planification et développement

D. N. Cassidy
F. B. Ellam
R. Gaulin
F. J. MacNaughton
R. L. Meyer
J. H. Vreeswijk
Y. Gagnon

Ports et élévateurs

Port de Saint-Jean, T.-N.
Port d'Halifax, N.-E.
Ports de Saint-Jean et Belledune, N.-B.
Port de Sept-Iles, Qué.

Ports de Chicoutimi et Baie des Ha! Ha!, Qué.
Port de Québec, Qué.
Port de Trois-Rivières, Qué.
Port de Montréal, Qué.

Élévateurs à grain de Prescott et Port Colborne, Ont.
Port de Churchill, Man.
Port de Vancouver, C.-B.
Port de Prince-Rupert, C.-B.

Directeurs des ports et élévateurs

B. E. Higgins
R. V. Beck
G. C. Mouland
P.-J. Cloutier

A. Maltais
H. Allard
P. Alain
N. Beshwaty

N. W. Bowen
T. A. Lauzon
F. J. N. Spoke
Cap. R. C. E. Kitching

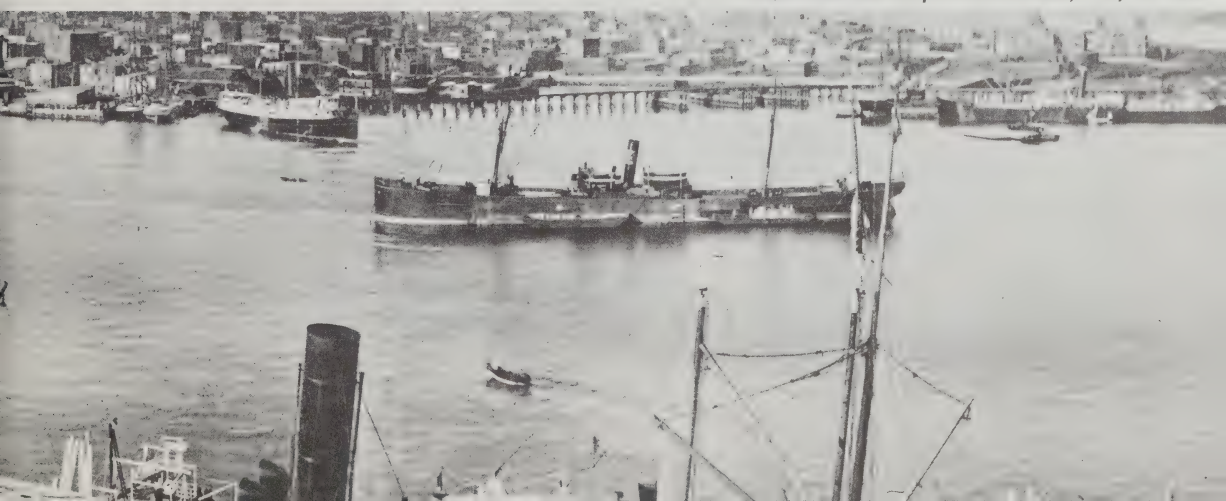
Présidents des Administrations portuaires

R. W. Innes
G. E. Simmons
F. G. Elkin
L. H. Morin

G. Rinfret
I. C. Pollack
J.-C. Trudelle
J.-M. Chabot

W. Winslow
G. McPherson
W. J. Scott

Vue du côté ouest du port de Saint-Jean, N.-B., vers 1900



**THE
CHAIRMAN'S
MESSAGE**

September 1, 1977

The Honourable Otto Lang,
Minister of Transport,
House of Commons,
Ottawa, Ontario.

Dear Mr. Lang:

The year under review in this report marked the 40th anniversary of the National Harbours Board. As you are aware, there have been tremendous changes in the operation of Canadian ports since 1936. Perhaps the greatest change has been simply, the vast increase in the efficiency with which cargo is handled. In 1936, Canadian ports handled 67.3 million tons of cargo. Last year, 140 million tons of cargo moved through the ports, an increase of about 5 per cent over 1974. Interestingly enough, this increase in total tonnage was achieved with far fewer loadings and unloadings. In 1936, 73,000 vessels were accommodated at our ports, last year that number had been reduced to 37,000. At the end of 1976, NHB was employing 2149 permanent employees.

While this rise in efficiency is due partly to economies of scale and to an increase in the size of ships, a large portion can be attributed to the development of new cargo-handling technologies in Canada. Side-loading ships, the concept of roll-on, roll-off cargo, and especially the advent in 1968 of containerized ships, along with the installation of new equipment to handle this cargo, have all played a great role in keeping Canadian ports competitive in North America and the world.

At the same time, the administration of our ports has become more modernized and streamlined. The NHB became the operators of container terminals.

Twenty-seven collective labour agreements were negotiated and fifteen signed during 1976. In only one case did the NHB undergo a strike. The man-days lost in NHB ports due to labour strike totalled 416 only. However, a lockout by the Maritime Employers Association (MEA) in the port of Halifax caused the loss of around 22,000 man-days.

Major construction projects were underway during 1976 in Saint John (New Brunswick), Chicoutimi, Vancouver and Prince Rupert, these coupled with improvements of port facilities in most ports.

During 1976, the operation of ports and bridges, including investment income, generated total revenues of \$93.9 million and net operating cash flow of \$7.2 million. The net loss for the year was \$34.8 million including extraordinary items of \$9.1 million.

Although continuous efforts to reduce, operating expenditures resulted in the decline of several expenses, they were offset by increases in labor costs, payments of grants in lieu of taxes and interest expense on borrowing.

I regret to advise you of the resignation during the fiscal year of Mr. Guy Beaudet, vice-chairman of the National Harbours Board. The Board extends its appreciation for his valuable contribution.

Yours truly,

Pierre-A.-H. Franche,
Chairman.

Le 1^{er} septembre 1977

**LE
MESSAGE
DU PRÉSIDENT**

*L'honorable Otto Lang
Ministre des Transports
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario)*

Monsieur le Ministre,

L'année à l'étude dans le présent rapport marque le 40^e anniversaire du Conseil des ports nationaux. Comme vous le savez, l'exploitation des ports du Canada a connu d'énormes changements depuis 1936. Le plus grand changement a peut-être tout simplement été l'amélioration très marquée de l'efficacité avec laquelle les marchandises sont manutentionnées. En 1936, 67.3 millions de tonnes de marchandises étaient manutentionnées dans les ports du Canada. L'année dernière, le nombre de tonnes passait à 140 millions, une augmentation d'environ 5 pour cent par rapport à 1974. Fait à noter, cette augmentation a été réalisée avec beaucoup moins de chargements et de déchargements. En 1936, 73 000 navires avaient mouillé dans nos ports alors qu'il n'y en avait que 37 000 l'année dernière. A la fin de 1976, le CPN comptait 2149 employés permanents.

Bien que le meilleur rendement de nos ports soit dû en partie à d'importantes économies et à l'apparition de plus gros navires, il est attribuable en grande partie au développement de nouvelles techniques de manutention au Canada. Les navires à chargement par le côté, les navires rouliers et surtout la mise en service des porte-conteneurs en 1968 ainsi que les installations portuaires nécessaires à la manutention de ces marchandises ont grandement aidé à garder les ports canadiens concurrentiels en Amérique du Nord et ailleurs.

Du même coup, l'administration de nos ports s'est modernisée et perfectionnée. L'exploitation des terminaux pour conteneurs est devenue la responsabilité du CPN.

Vingt-sept conventions collectives ont été négociées au cours de 1976 et quinze ont été signées. Le CPN n'a dû faire face qu'à une seule grève. On a perdu seulement 416 jours-hommes dans les ports du CPN en raison de grèves. Un lock-out de l'Association des employeurs maritimes (MEA) au port d'Halifax a toutefois causé la perte d'environ 22 000 jours-d'hommes.

D'importants travaux de construction ont été entrepris en 1976 à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), Chicoutimi, Vancouver et Prince-Rupert, alors que l'on apportait des améliorations aux installations de la plupart des ports.

Au cours de 1976, l'exploitation des ports et des ponts a produit des recettes de 93.9 millions de dollars, incluant les revenus de placement, laissant une liquidité de 7.2 millions. Les pertes nettes pour l'année ont été de 34.8 millions de dollars, y compris 9.1 millions pour les imprévus.

Quoique l'on ait déployé des efforts constants pour réduire les dépenses d'exploitation, efforts qui se sont traduits par une baisse dans plusieurs domaines, ils ont été contrecarrés par une augmentation des coûts de la main-d'œuvre ainsi que par le paiement de subventions tenant lieu de taxes et de l'intérêt sur les prêts.

J'ai le regret de vous informer de la démission de M. Guy Beaudet, vice-président du Conseil des ports nationaux, au cours de l'année financière. Le Conseil lui sait gré de ses loyaux services.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

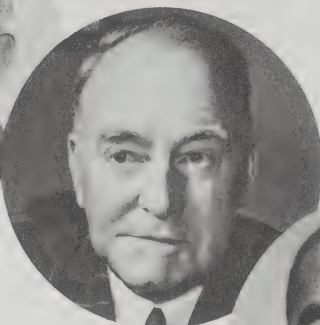
Le Président,

Pierre-A.-H. Franche

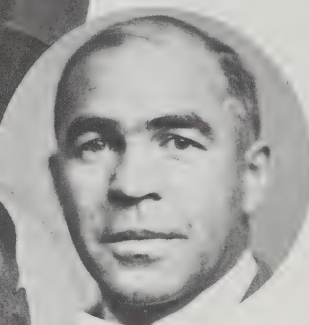
PAST PRESIDENTS **LES PRÉSIDENTS**



R. O. Campney
1/10/1936 — 31/5/1940



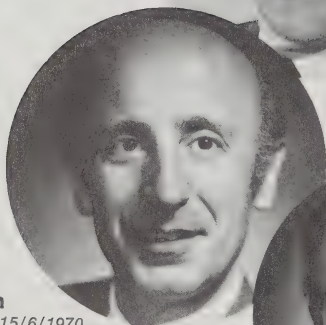
R. K. Smith
1/6/1940 — 27/12/1954



B. J. Roberts
28/12/1954 — 30/1/1958



M. Archer
1/2/1958 — 6/9/1961



H. A. Mann
7/9/1961 — 15/6/1970



D. E. Taylor
17/9/1971 — 31/12/1975



P. A. H. Franche
1/1/1976 —

40 YEARS OF PORT DEVELOPMENT

Canada's ports are the funnels through which flow the main part of our trade with the rest of the world. Without over stressing their importance, it is fair to say that our ports are vital to the health of the national economy. Without them, Canada simply could not compete effectively in international trade.

The National Harbours Board was formed in 1936 with this thought uppermost in the federal government's mind. The Board was created on the recommendation of Sir Alexander Gibbs, who had been commissioned by the government in 1934 to study the then uncoordinated port structure in Canada. One of the key issues in those days was what to do about the port of Churchill, Manitoba, which had been built mainly as a base for transporting troops to and from Europe in World War I. Churchill has since become one of the highest productivity ports in Canada.

In the beginning, the National Harbours Board was located in offices in the East Block of Parliament Hill, heated at that time by open fireplaces. Today, the four-man Board employs 2,149 permanent employees.

As one would expect, there have been a great many changes in the ports and in the way they are administered over the past four decades. In 1936, the fixed assets of the ports and bridges administered by the National Harbours Board was about \$197 million. Today, Canada's investment in ports, bridges and government wharves amounts to \$680 million. More important is the dramatic increase in productivity. In 1936, 73,038 vessels visited our ports and 67.3 million tons of cargo were handled. In 1976, Canada's stevedores handled 140 million tons of cargo,

loaded and unloaded from the holds of only 37,050 ships.

Larger vessels and improvements in loading and unloading technology account for much of this enormous increase in productivity. Among the most significant changes since 1936 are the changeover from steam to diesel-electric machinery and more efficient transport of cargoes to and from the ports.

The increase in efficiency results in large measure from the burgeoning technology of ships and ports. Side-loading ships, roll-on, roll-off cargo and the use of containerized ships and the port equipment to handle them, have all played a part. The handling of cargo, once a labour-intensive activity, has become highly mechanized.

Icebreaking in the St. Lawrence River began at Quebec City in 1906 and in the Montreal area in 1928, chiefly to prevent or control flooding. Today, maintaining shipping channels to Montreal is the main duty of Canada's icebreaking fleet. Advanced equipment has made Montreal one of Canada's largest year-round ports.

The building and subsequent deepening of the St. Lawrence Seaway may have been the single most important change in the operation of eastern Canada ports. The Seaway opened up the industrial heartland of North America to world shipping on a large scale.

Another significant advance has been the shift to containerization. Beginning in 1968, when the first container terminal opened in Montreal, this revolutionary method of handling cargo accounts for a growing share of total shipments. The terminals, in St. John's, Halifax, Saint John, Quebec, Trois-Rivières, Mon-



**Loading Export Newsprint —
Trois-Rivières**

*Chargement de papier-
journal d'exportation, à Trois-Rivières*

treil, Vancouver and Prince Rupert now handle the majority of the containerized cargo routed through Canadian ports.

The ports themselves have become more efficient and coordinated. Transit sheds, which were small, narrow and necessarily close to the dock, are now less in demand and are located back from dockside to afford easy use of modern equipment. Larger backup areas and better accessibility limit congestion.

The development of industrial parks within and around the ports has also made the ports more efficient, providing a natural base for import-export companies, oil refineries and automobile manufacturers. Within the last six years, an estimated \$150 million has been spent in building new facilities at our ports.

While the types of cargo shipped from Canadian ports have remained fairly stable, there have been some shifts. Over the past four years, oil has, to some extent, replaced coal, although coal remains an important shipment. Grain continues to be our main export shipment but increasingly, ships are loading Canadian flour and iron ore.



Old Cargo Ships in Halifax, N.S. — 1938
Vieux cargos dans le port d'Halifax, N.-E. — 1938

C'est dans les ports du pays que se déroulent la plupart des activités commerciales entre le Canada et les pays du monde entier. Sans leur accorder une trop grande importance, on peut affirmer que nos ports sont essentiels à la santé de l'économie nationale puisque, sans eux, le Canada ne pourrait tout simplement pas être concurrentiel sur la scène commerciale internationale.

C'est ce à quoi le gouvernement fédéral pensait lorsqu'il créa, en 1936, le Conseil des ports nationaux, suite à une recommandation de Sir Alexander Gibbs qu'on avait chargé, en 1934, d'étudier le réseau portuaire désorganisé du Canada. L'un des principaux problèmes à l'époque était sans contredit le port de Churchill au Manitoba qui avait surtout été construit pour servir de point d'embarquement et de débarquement des troupes à destination ou en provenance de l'Europe au cours de la première Guerre mondiale. Le port de Churchill est devenu depuis l'un des ports les plus efficaces du Canada.

Au début, les bureaux du Conseil des ports nationaux étaient situés dans l'Edifice de l'Est de la Colline du Parlement qui, à cette époque, n'était chauffé qu'à

l'aide de foyers. Aujourd'hui, les quatre membres du Conseil ont à leur service 2 149 employés permanents.

Comme il fallait s'y attendre, les ports ainsi que la façon de les administrer ont énormément changé au cours des quatre dernières décennies. En 1936, les ports et les ponts administrés par le Conseil des ports nationaux représentaient des immobilisations de l'ordre de 197 millions de dollars. Aujourd'hui, les mises de fonds du Canada dans les ports, les ponts et les quais publics sont de 680 millions de dollars. La montée en flèche de la productivité est encore plus importante. En 1936, 73 038 navires ont mouillé dans nos ports et 67,3 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées. En 1976, les débarqueurs de nos ports manutentionnaient 140 millions de tonnes de marchandises chargées ou déchargées de seulement 37 050 navires.

Des navires plus gros et de meilleures techniques de chargement et de déchargement sont les principales raisons d'une augmentation aussi considérable de la productivité. Parmi les plus importants changements à survenir depuis 1936, mentionnons le changement de la propulsion

à vapeur à la propulsion diesel-électrique et le transport plus efficace des marchandises sur la terre ferme.

Le meilleur rendement provient dans une grande mesure des nouvelles techniques de construction des navires et d'aménagement des ports. Les navires à chargement par le côté, les navires rouliers et les porte-conteneurs ainsi que les installations portuaires nécessaires à la manutention de leurs marchandises, ont tous joué un rôle important. La manutention des marchandises, jadis une activité qui employait beaucoup de main-d'œuvre, est devenue très mécanisée.

Le déglacage a commencé sur le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Québec en 1906 et dans la région de Montréal en 1928, surtout afin de prévenir les inondations. Aujourd'hui, le rôle principal de la flotte canadienne de brise-glaces est de garder les voies navigables ouvertes jusqu'à Montréal. Le matériel moderne a fait de Montréal l'un des plus importants ports du Canada, et ce toute l'année durant.

Il est fort possible que l'aménagement et l'approfondissement ultérieur de la voie maritime du Saint-Laurent constituent le changement le plus important à



No. 7 loading canadian spring wheat flour for export Halifax, N.S. — 1936
Chargement de farine de blé d'exportation, Halifax, N.-E. — 1936

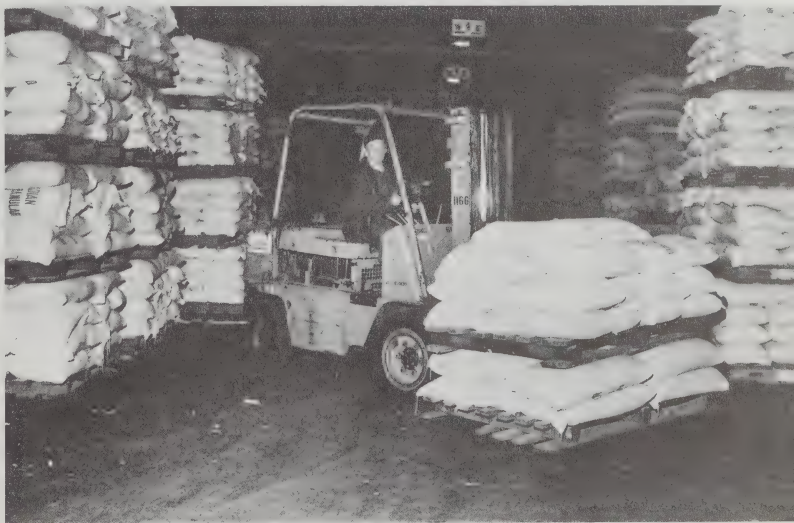
survenir dans l'exploitation des ports de l'est du Canada. Grâce à la voie maritime, les grandes zones industrielles de l'Amérique du Nord sont reliées directement aux voies navigables du monde, à une échelle encore plus importante.

Un autre perfectionnement important a été l'utilisation de plus en plus répandue des conteneurs. Depuis la mise en service du premier terminal pour conteneurs à Montréal en 1968, cette méthode révolutionnaire de manutention des marchandises est adoptée par de plus en plus d'armateurs. Les terminaux de Saint-Jean (Terre-Neuve), Halifax, St-Jean (N.-B.), Québec, Trois-Rivières, Montréal, Vancouver et Prince-Rupert reçoivent actuellement la majorité des marchandises par conteneurs entrant dans les ports canadiens.

Les ports eux-mêmes sont devenus plus efficaces et mieux organisés. Les hangars de manutention, autrefois petits, à l'étroit et nécessairement près des docks, sont maintenant moins en demande et situés plus à l'arrière des quais pour faciliter l'utilisation d'équipement moderne. Des espaces plus adéquats et un meilleur accès aux ports limitent leur congestion...

L'aménagement des parcs industriels à l'intérieur des limites du port ou près de celles-ci ont également contribué à rendre les ports plus efficaces, offrant un emplacement de choix aux compagnies d'importation et d'exportation, aux raffineries de pétrole et aux fabricants de voitures. Au cours des six dernières années, on a dépensé environ 150 millions de dollars pour la construction de nouvelles installations dans nos ports.

Même si les genres de marchandises en partance des ports canadiens sont demeurés sensiblement les mêmes, on remarque certaines tendances. Au cours des quatre dernières années, le pétrole a, dans une certaine mesure, remplacé le charbon, quoique le charbon demeure une importante denrée. Les grains sont toujours nos principaux produits d'exportation mais les cales des navires s'emplissent de plus en plus de farine et de minerai de fer canadiens.



Loading wheat flour — Halifax, N.S. — 1976
Chargement de farine de blé, Halifax, N.-E. — 1976



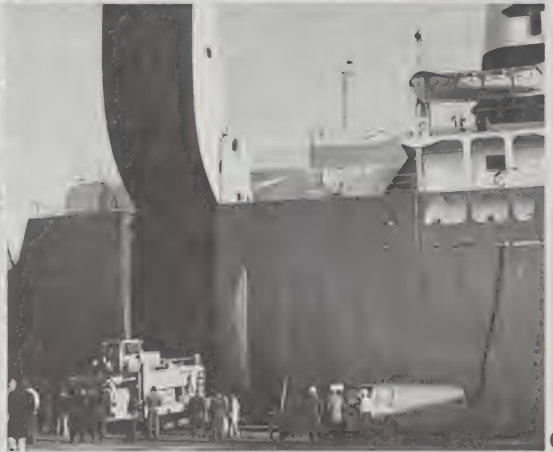
a



d



b



e



c



f

a- Old Shed No. 23 Halifax, N.S. — 1936
Vieil entrepôt N° 23, Halifax, N.-E. — 1936
 b- Schooner traffic at Trois-Rivières
Goélettes amarrées à Trois-Rivières
 c- Old Grain Galleries — Port Colborne — 1936
Vieux convoyeurs à grain — Port de Colborne — 1936

d- New Shed No. 23 Halifax, N.S. — 1976
Nouvel entrepôt N° 23, Halifax, N.-E. — 1976
 e- Off-side loading — Trois-Rivières
Chargement par le côté — Trois-Rivières
 f- Aerial view of Prescott Elevator — 1976
Vue aérienne de l'élevateur à grain de Prescott — 1976



Ship Loading — 1936 — *Chargement de navire*



Ship Loading — 1976 — *Chargement de navire*



Cargo Vessel — 1976 — *Navire de cargaisons*

FINANCIAL REVIEW

During 1976, the operations of ports and bridges excluding investment income generated total revenues of \$85.9 million, \$28.9 up from 1975. The major portion of this increase arose in the Port of Vancouver which produced increased revenues of \$20.5 million (largely offset by an increase in expenses) by contracting directly for certain port services during the year. While average tonnage handled remained relatively constant, there were general tariff increases particularly with respect to national tariff charges which contributed towards increasing revenues. Other sources of increased revenue were rental income increases and newly completed terminals in Vancouver and Saint John coming into operation. Revenues would have been further increased but for revenue lost during the strike which occurred at the Port of Halifax.

The net loss of the Board for the year ended December 31, 1976 before extraordinary items increased \$2.8 million over 1975 to \$25.7 million. Although continuous efforts to reduce operating expenditures resulted in the decline of several expenses, they were offset by large increases in labour costs (\$4.0 million) reflecting collective agreements permissible under the Anti-Inflation Board, payments of grants in lieu of taxes (\$1.5 million) and interest expense on borrowings (\$1.9 million).

During 1976, Extraordinary Items, in the amount of \$9.1 million were written off increasing the net loss for the year to \$34.8 million. Of this amount, \$6.5 million represents the costs of engineering studies on the Burrard Inlet Crossing which has been discontinued. The remaining \$2.6 million relates to amounts owing from the Province of New Brunswick regarding the construction of Rodney Terminal in Saint John no longer receivable under a new agreement effective January 1, 1976.

Cash flow from operations for the year declined \$2.6 million from 1975 to \$7.2 million. This is primarily due to the payment of principal and interest on loans and advances during the year, not made in 1975, totalling \$3.3 million. In addition, there was an adjustment for prior year's grants in lieu of taxes (\$8 million) and lost revenue due to the strike at the port of Halifax (\$6 million).

Capital expenditures incurred by the Board during 1976 amounting to \$19.1 million included the following major items:

- Vanterm and Lynnterm Terminals at the Port of Vancouver (\$6.2 million);
- Fairview Terminal, Prince Rupert (\$2.5 million); and
- Forest Products Terminal, Saint John (\$2.2 million).

Of the total amount expended, \$16.4 million in the form of loans was received from Canada and \$2.7 million provided from Board funds.

Effective 1976, the Board reclassified Loans and Advances and Interest in Arrears on Loans and Advances of \$471.2 million and \$240.3 million respectively from Equity to the Liability section of the balance sheet.

RAPPORT FINANCIER

Au cours de 1976, l'exploitation des ports et des ponts, à l'exception des revenus de placement, a produit des recettes totalisant 85.9 millions de dollars, soit 28.9 millions de plus qu'en 1975. La plus grande partie de cette augmentation provient du port de Vancouver dont les recettes se sont accrues de 20.5 millions de dollars (presqu'entièrement effacée par une augmentation des dépenses) grâce à la signature sans intermédiaire de contrats pour certains services portuaires au cours de l'année. Même si le tonnage moyen manutentionné est demeuré sensiblement le même, les droits ont augmenté dans leur ensemble, surtout en ce qui concerne les droits nationaux, et ont contribué à l'augmentation des recettes. La hausse des loyers et l'entrée en service des nouveaux terminaux à Vancouver et à Saint-Jean ont également contribué à cette augmentation. Cette dernière aurait été encore plus considérable si ce n'avait été de la grève qui a frappé le port d'Halifax.

Les pertes nettes du Conseil pour l'année se terminant le 31 décembre 1976, avant les imprévus, ont augmenté de 2.8 millions de dollars par rapport à 1975 et se situent à 25.7 millions de dollars. Même si les efforts constants en vue de réduire les dépenses d'exploitation ont donné des résultats dans plusieurs domaines, ils ont été contrecarrés par une augmentation considérable des coûts de la main-d'œuvre (4 millions de dollars) aux termes de conventions collectives répondant aux critères établis par la Commission de la lutte contre l'inflation, l'octroi de subventions tenant lieu de taxes (1.5 million de dollars) et l'intérêt sur les emprunts (1.9 million de dollars).

Au cours de 1976, les imprévus, totalisant 9.1 millions de dollars, ont été amortis; ce qui a porté la perte nette pour l'année à 34.8 millions de dollars. De ce montant, 6.5 millions sont allés à des études techniques de la traverse de Burrard Inlet, projet qui a depuis été abandonné. Les autres 2.6 millions de dollars représentent une somme due par la province du Nouveau-Brunswick suite à la construction du terminal Rodney à Saint-Jean mais qui ne peut plus être exigée en vertu d'un nouvel accord en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1976.

Le flux de liquidité d'exploitation pour l'année a baissé de 2.6 millions de dollars par rapport à 1975 et n'a été que de 7.2 millions de dollars. Cette baisse est surtout attribuable au paiement du capital et des intérêts totalisant 3.3 millions de dollars pour des prêts et des avances faits au cours de l'année, paiement qui n'avait pas été fait au cours de 1975. De plus, on a effectué un ajustement en tenant compte des subventions tenant lieu de taxes de l'année précédente (0.8 million) et une perte de recettes à cause de la grève dans le port d'Halifax (0.6 million).

Les dépenses d'investissement du Conseil pour l'année 1976 sont de 19.1 millions de dollars, y compris les projets importants suivants:

- les terminaux Vanterm et Lynnterm dans le port de Vancouver (6.2 millions)
- le terminal Fairview à Prince Rupert (2.5 millions), et
- le terminal pour produits forestiers à Saint-Jean (2.2 millions).

Du montant total des dépenses, 16.4 millions de dollars ont été fournis par le Canada sous forme de prêts et 2.7 millions ont été pris à même les fonds du CPN.

Le Conseil a reclassifié en 1976 les arrérages de prêts, avances et intérêts grâce à des prêts et des avances de 471.2 et 240.3 millions de dollars respectivement, provenant de l'actif et du passif du bilan.

Prepared Without Audit Préparé sans vérification

BALANCE SHEET as at December 31, 1976 (with comparative figures as at December 31, 1975)		BILAN au 31 décembre 1976 (avec chiffres comparatifs au 31 décembre 1975)		St. John's, Nfld. Saint-Jean, T.-N.		Halifax, N.S. Halifax, N.-E.		Saint John, N.B. Saint-Jean, N.-B.		Belledune, N.B. Belledune, N.-B.		Sept-Îles, Que. Sept-Îles, Qué.		Chicoutimi, Que. Chicoutimi, Qué.		Baie des Ha! Ha!, Que. Baie des Ha! Ha!, Qué.		Quebec, Que. Québec, Qué.		Trois-Rivières, Que. Trois-Rivières, Qué.		Montreal, Que. Montréal, Qué.		Jacques-Cartier Bridge Pont Jacques-Cartier		Champlain Bridge Pont Champlain		Prescott, Ont. Prescott, Ont.		Port Colborne, Ont. Port Colborne, Ont.		Churchill, Man. Churchill, Man.		Vancouver, B.C. Vancouver, C.-B.		Prince Rupert, B.C. Prince-Rupert, C.-B.		National Headquarters, Ottawa Siège social, Ottawa	
				1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975
ASSETS		ACTIF		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
Current:		Actif à court terme:																																					
Cash	Encaisse	406,739	188,161	(262,099)	312,079	273,122	214,981	136,236	66,192	(109,375)	(50,059)	291,414	259,711	(6,127)	(88)	1,280,072	582,278	543,122	166,924	1,181,734	1,723,844	168,374	93,342	764,050	526,526	410,227	257,123	293,521	144,596	501,847	257,817	1,962,286	2,181,957	32,374	70,466	689,812	1,520,210		
Investments	Placements	946,227	1,248,361	819,050	711,390	2,223,257	3,372,915	—	—	—	—	2,997,819	3,328,053	—	—	9,065,515	8,839,193	9,428,196	8,880,580	50,511,136	45,231,933	35,330	—	2,239,112	1,496,965	9,390,078	8,583,147	3,850,258	3,884,980	497,303	295,687	12,686,713	12,441,382	—	—	—	1,456,355		
Accounts receivable	Comptes à recevoir	142,862	127,338	1,182,755	1,282,448	1,119,498	793,073	100,374	97,314	187,318	302,350	349,833	78,802	3,521	45,407	884,028	873,531	182,239	178,494	5,325,216	5,243,318	702,480	950,960	53,584	93,425	373,266	473,748	217,478	211,038	218,390	225,541	3,028,692	1,703,157	15,207	22,719	638,591	586,111		
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	—	—	65,639	63,275	83,910	71,593	—	—	—	6,880	20,276	7,266	5,288	—	197,321	192,056	—	—	1,052,739	1,084,794	—	—	—	—	51,134	42,198	52,825	44,469	104,564	101,611	281,269	120,823	—	—	—	—		
		1,495,828	1,533,858	1,766,145	2,395,192	3,679,687	4,452,542	236,612	182,506	83,833	272,567	3,046,332	3,671,854	(2,606)	45,319	11,366,936	10,457,058	10,153,557	9,336,978	55,070,825	53,281,889	504,194	1,044,292	3,056,746	2,116,816	10,224,735	9,396,214	4,413,087	4,285,083	1,121,104	984,656	17,526,860	16,447,319	47,561	93,175	1,128,403	3,562,686		
Other:		Autre:																																					
Long-term agreements of sale	Contrats de vente à long terme	—	—	268,113	274,241	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,308,243	1,338,035	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Deferred accounts receivable	Comptes à recevoir reportés	—	1	—	—	—	2,570,199	45,238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority	Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,883,664	
Burnard Inlet Crossing	Traverse de Burnard Inlet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,940,939	
		—	1	268,113	274,241	—	2,570,199	45,238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,883,664
Fixed assets:		Immobilisations:																																					
Cost or estimated value	Au coût ou à la valeur estimative	14,304,285	13,848,331	57,957,572	57,690,360	78,504,795	76,369,844	2,420,420	2,420,420	6,974,734	6,679,627	6,215,136	4,487,981	8,538	8,538	64,077,360	63,072,946	10,426,145	10,342,096	193,562,224	192,794,358	22,262,839	22,262,909	54,847,619	54,380,111	6,956,348	6,892,751	3,328,968	3,130,397	20,625,167	21,834,696	115,797,748	109,957,897	20,970,090	18,442,952	187,196	184,658		
Accumulated depreciation	Amortissement accumulé	3,418,271	3,235,763	17,335,809	16,565,561	12,216,904	10,865,175	199,978	166,647	1,105,257	747,649	1,506,290	1,548,400	935	500	21,759,204	21,090,834	4,577,123	4,416,558	60,649,760	58,062,337	7,948,077	7,745,165	6,390,647	5,893,667	3,207,964	3,087,781	2,272,069	2,215,148	6,618,994	4,124,689	19,038,030	17,092,920	708,516	519,298	187,195	184,657		
		10,886,114	10,712,568	40,421,763	41,124,859	66,687,391	65,534,669	2,220,444	2,253,773	5,869,477	5,931,978	4,700,846	2,938,561	7,603	8,038	42,318,176	41,982,112	5,846,022	5,925,538	132,932,464	134,732,021	14,314,762	14,517,744	48,232,972	48,526,444	3,748,384	3,764,470	1,016,899	917,249	14,006,173	15,710,027	96,761,718	92,859,977	20,261,572	17,933,654	1	1		
		12,381,942	12,246,427	42,476,021	43,794,292	70,367,078	72,557,410	2,502,294	2,416,279	8,953,310	6,204,545	7,755,178	6,611,435	4,997	53,357	53,685,112	52,439,170	16,002,579	15,292,516	192,311,532	189,354,945	15,218,956	15,942,036	51,269,718	50,643,260	13,973,119	13,120,684	5,470,781	5,202,332	15,329,277	16,594,683	121,611,698	122,653,518	20,309,153	18,016,829	16,212,268	16,503,606		
LIABILITIES		PASSIF																																					
Current:		Passif à court terme:																																					
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et passif couru	321,284	209,437	1,160,821	1,721,884	2,562,308	2,485,788	874	1,874	238,939	97,879	332,391	26,632	82	92	1,421,437	1,446,348	255,448	138,327	4,549,310	4,396,615	615,485	659,661	1,190,293	723,000	213,090	142,588	78,352	72,617	267,819	914,143	7,704,777	4,825,750	1,637,481	1,789,140	927,661	946,810		
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	3,600	3,300	502,352	187,492	741,360	625,480	—	—	24,152	32,997	35,549	36,629	—	—	1,831,142	994,806	670	73,493	6,551,741	2,459,874	—	—	—	—	—	—	—	—	15,195	22,760	148,674	126,493	5,097,484	3,513,670	27,000	10,000	—	—
		324,884	212,737	1,663,273	1,909,374	3,303,668	3,111,218	874	1,874	263,091	130,876	370,940	63,261	82	92	3,252,579	2,441,154	256,116	211,820	11,101,051	6,856,489	615,485	659,661	1,190,293	723,000	213,090	142,146	78,352	72,617	267,819	914,143	7,704,777	4,825,750	1,637,481	1,779,140	927,661	946,810		
Other:		Autre:																																					
Provision for employee benefits	Provision pour avantages sociaux des employés	57,231	33,867	408,383	486,339	346,804	306,010	—	—	—	—	24,552	5,167	—	—	495,020	428,000	90,321	18,223	4,128,700	3,778,680	—	—	—	—	—	—	145,105	136,135	85,422	108,560	107,826	87,769	371,927	352,798	—	—	400,743	449,831
Financing provided by province	Financement fourni par la province	—	—	—	—	25,000,000	25,129,533	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Loans and advances	Emprunts et avances	—	—	34,378,520	34,253,614	46,870,238	44,770,237	2,340,875	2,340,875	399,282	168,282	4,330,286	3,830,266	—	—	82,075,242	82,075,242	3,967,356	3,987,396	142,465,832	142,465,832	14,065,605	14,065,605	52,176,867	52,176,867	—	—	—	—	—	—	12,180,220	11,807,289	73,616,175	74,479,202	16,448,613	15,701,743	14,883,664	14,840,921
Interest in arrears on loans and advances	Intérêts arriérés sur emprunts et avances	—	—	23,484,558	21,972,587	32,110,672	29,952,648	476,645	327,835	34,321	10,570	4,531,065	4,425,400	—	—	49,637,797	47,577,741	—	—	70,985,588	70,981,504	7,805,001	7,805,001	24,754,720	21,942,047	—	—	—	—	—	—	6,787,322	6,367,190	12,508,594	10,213,657	2,093,540	531,706	—	—
		57,231	33,867	58,271,441	56,706,540	103,327,514	100,158,428	2,819,520	2,668,710	433,603	178,852	8,865,906	8,260,853	—	—	102,20600																							

Prepared Without Audit Préparé sans vérification

Statement of Operations and Deficit (surplus)

Etat de l'exploitation et du déficit (surplus)

		St. John's, Nfld. Saint-Jean, T.-N.	Halifax, N.S. Halifax, N.-É.	Saint John, N.B. Saint-Jean, N.-B.	Belledune, N.B. Belledune, N.-B.	Sept-Îles, Que. Sept-Îles, Qué.	Chicoutimi, Que. Chicoutimi, Qué.	Baie des Ha! Ha!, Que. Baie des Ha! Ha!, Qué.	Quebec, Que. Québec, Qué.	Trois-Rivières, Que. Trois-Rivières, Qué.	Montreal, Que. Montréal, Qué.	Jacques-Cartier Bridge Pont Jacques-Cartier	Champlain Bridge Pont Champlain	Prescott, Ont. Prescott, Ont.	Port Colborne, Ont. Port Colborne, Ont.	Churchill, Man. Churchill, Man.	Vancouver, B.C. Vancouver, C.-B.	Prince Rupert, B.C. Prince-Rupert, C.-B.																	
for the year ended December 31, 1976	pour l'année terminée le 31 décembre 1976	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975																
		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$																
Income:	Revenus:																																		
Berthing facilities	Installations d'amarrage	177 522	205 203	562 748	604 707	804 582	841 560	156 768	106 839	358 045	341 216	15 337	15 395	29 219	60 555	833 977	567 118	299 823	212 284	2 048 743	1 993 889	—	—	—	—	27 547	50 817	—	—	229 150	144 747	1 184 384	1 022 170	54 277	41 985
Shore facilities	Installations sur le rivage	471 383	480 807	3 988 393	3 470 607	3 096 397	2 074 119	—	—	175 577	190 125	283 215	264 283	1 963	924	3 812 180	3 095 070	664 341	571 987	20 753 579	20 537 051	—	—	—	—	1 659 649	1 588 033	683 217	846 441	3 755 409	2 493 900	32 039 130	8 136 666	109 775	69 807
Support services	Services de soutien	21 674	10 646	183 276	150 735	194 138	162 038	—	—	3 537	2 643	15 933	15 631	—	—	632 552	588 138	33 066	20 058	1 540 900	990 680	—	—	—	—	22 309	12 180	—	—	134 707	171 060	208 847	558 199	3 503	1 253
Bridge operations	Opérations des ponts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127 639	112 927	4 478 155	4 272 978	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		670 529	696 656	4 734 347	4 226 049	4 095 677	2 877 724	156 768	166 839	537 159	541 984	314 485	295 309	31 162	61 479	5 278 709	4 240 326	991 230	804 329	24 343 218	23 521 620	127 639	112 927	4 478 155	4 272 978	1 709 505	1 651 030	683 217	846 441	4 118 766	2 809 707	33 433 361	9 717 035	167 561	112 315
Expenses:	Dépenses:																																		
Operation and maintenance —	Opération et entretien —																																		
Berthing facilities	Installations d'amarrage	85 448	87 843	272 140	284 064	376 014	310 073	—	—	138 952	113 339	34 557	45 296	(436)	2 547	381 947	512 838	131 877	158 225	1 664 161	1 474 195	—	—	—	—	91 357	27 261	—	1 071	154 993	56 673	579 501	456 029	13 985	25 621
Shore facilities	Installations sur le rivage	95 481	103 310	2 144 975	1 726 492	590 773	400 241	—	—	138 275	85 881	309	1 360	243	—	445 443	448 600	80 018	100 442	10 555 748	8 084 595	—	—	—	—	1 108 181	981 763	436 774	451 617	1 660 145	1 543 327	23 096 657	2 377 407	14 054	12 153
Support and general services	Services de soutien et services généraux	122 743	97 361	764 359	764 350	1 071 821	877 939	—	—	21 923	19 128	22 846	17 821	—	—	1 605 788	1 457 400	47 448	40 773	5 505 628	5 584 880	—	—	—	—	29 935	26 908	25 705	28 946	652 557	580 153	1 501 308	1 413 680	5 152	4 365
Bridge operations	Opérations des ponts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 686 024	2 012 023	3 574 569	2 287 358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		303 672	288 214	3 181 474	2 754 946	2 038 808	1 594 253	—	—	299 160	218 146	57 912	64 477	(212)	2 547	2 433 150	2 416 046	265 343	299 440	17 725 557	15 943 660	2 686 024	2 012 023	3 574 569	2 287 358	1 229 473	1 035 932	462 479	481 634	2 467 695	2 180 353	25 177 466	4 247 096	33 091	45 589
Administration	Administration	290 363	291 201	1 139 621	1 211 334	1 134 083	952 382	41 314	53 629	474 402	194 197	148 599	141 867	78 309	57 202	1 212 966	1 160 976	205 046	231 435	4 902 643	4 540 606	98 915	115 426	294 281	319 964	245 723	239 191	179 574	170 514	481 836	599 478	2 088 037	2 292 583	245 769	135 501
Depreciation	Amortissement	189 580	181 687	976 153	991 640	1 395 468	485 963	33 329	33 329	357 608	375 080	37 379	36 395	435	290	909 550	868 777	177 510	188 164	3 313 075	3 540 684	202 912	202 912	536 980	527 730	124 075	113 541	78 484	54 699	502 662	347 542	1 968 743	1 249 528	189 210	31 499
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	4 293	4 230	897 602	786 949	367 645	335 460	—	—	20 642	17 997	30 000	30 000	—	—	1 355 286	310 000	164 438	198 907	3 810 663	3 520 000	278 670	24 000	88 997	4 600	133 841	90 000	92 134	93 671	346 874	362 551	1 937 650	2 252 544	12 000	16 808
Net losses (gains) on disposal of assets	Pertes nettes ou (profits) sur aliénation des actifs	—	—	4 742	323 490	319 509	343 093	—	—	—	—	—	—	—	—	85 422	(305 025)	86 220	1 218	537 481	1 613 696	—	—	—	—	—	—	16 041	(10 000)	1 943 481	294 693	(6 479)	2 447	23 980	311
		793 836	765 332	6 201 792	6 066 359	5 256 313	3 711 151	74 643	86 958	1 151 802	809 422	273 890	272 739	79 532	59 999	5 976 382	4 449 573	698 557	919 064	30 289 369	29 158 916	3 286 521	2 354 361	4 494 822	3 139 852	1 733 112	1 494 705	802 671	798 220	5 744 570	3 784 617	31 143 417	10 044 198	504 060	223 472
Net operating loss (gain) before net interest expense (income) and extraordinary items	Perte nette ou (profit) de l'exploitation avant dépense nette d'intérêts et postes extraordinaires	123 307	68 676	1 467 445	1 842 310	1 159 636	833 427	87 115	79 881	614 643	263 438	(40 935)	(22 570)	48 350	(1 480)	697 673	209 247	(98 673)	114 735	5 946 151	5 637 296	3 130 682	2 241 434	15 667	(1 133 126)	23 607	(156 329)	119 454	(48 221)	1 625 804	974 910	(2 269 944)	327 163	336 499	812 158
Net interest expense (income)	Dépense nette d'intérêts (revenu)	—	—	1 511 972	1 475 221	2 158 025	2 096 479	150 810	150 810	23 750	10 570	105 668	105 540	—	—	2 060 056	2 060 056	109 632	109 652	5 514 085	5 514 085	—	—	—	—	—	—	—	—	724 933	603 799	4 281 854	3 689 796	1 561 834	498 374
Interest on loans and advances	Intérêts sur emprunts et avances	—	—	1 511 972	1 475 221	2 158 025	2 096 479	150 810	150 810	23 750	10 570	105 668	105 540	—	—	2 060 056	2 060 056	109 632	109 652	5 514 085	5 514 085	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Less: Interest on investments	Moins: intérêts sur placements	123 011	96 434	63 696	52 776	174 935	332 300	4 836	4 146	—	223	265 238	231 125	—	—	811 167	658 424	689 407	581 387	3 282 399	3 111 889	21 362	8 748	189 024	57 055	710 210	598 761	299 723	271 852	40 325	37 369	1 339 946	7 389	6 728	
		(123 011)	(96 434)	(63 696)	(52 776)	(174 935)	(332 300)	(4 836)	(4 146)	—	(223)	(265 238)	(231 125)	—	—	(811 167)	(658 424)	(689 407)	(581 387)	(3 282 399)	(3 111 889)	(21 362)	(8 748)	(189 024)	(57 055)	(710 210)	(598 761)	(299 723)	(271 852)	(40 325)	(37 369)	(1 339 946)	(7 389)	(6 728)	
		296	(27 758)	2 915 721	3 264 755	3 142 726	2 597 606	63 859	68 783	638 393	273 785	(200 165)	(148 135)	48 350	(1 480)	1 946 582	1 610 869	(678 428)	(357 000)	8 177 037	8 039 492	3 117 520	2 232 686	2 639 316	1 622 492	(686 603)	(755 086)	(180 269)	(320 073)	2 310 412	1 541 340	604 318	2 677 013	1 895 234	602 279
Net loss (gain) before extraordinary items	Perte nette ou (profit) de l'exploitation avant postes extraordinaires	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Extraordinary items:	Postes extraordinaires:																																		
Burrard Inlet Crossing	Traverse de Burrard Inlet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deferred accounts receivable	Comptes à recevoir reportés	—	—	—	—	2 570 199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Net loss (gain)	Perte nette ou (profit)	296	(27 758)	2 915 721	3 264 755	5 712 925	2 597 606	63 859	68 783	638 393	273 785	(200 165)	(148 135)	48 350	(1 480)	1 946 582	1 610 869	(678 428)	(357 000)	8 177 037	8 039 492	3 117 520	2 232 686	2 639 316	1 622 492	(686 603)	(755 086)	(180 269)	(320 073)	2 310 412	1 541 340	7 120 121	2 677 013	1 895 234	602 279
Deficit (surplus):	Déficit (surplus):																																		
Balance — beginning of year	Solde — au début de l'année	(414 507)	(385 358)	34 586 505	32 603 019	37 324 401	35 391 795	284 815	218 032	449 639	175 897	2 172 077	2 365 543	(48 263)	(46 783)	53 562 503	52 813 092	(10 302 595)	(9 550 914)	53 580 643	48 836 384	6 968 231	6 020 894	24 198 654	22 576 162	(7 850 862)	(7 040 114)	(2 630 177)	(2 215 530)	15 151 203	14 005 906	(21 640 309)	(23 342 643)	673 964	141 208
Transfer from reserves	Transfert des réserves	—	(1 381)	—	(1 031 298)	—	(65 000)	—	—	—	—	—	(45 311)	—	—	—	(861 458)	—	(394 681)	—	(4 295 233)	—	—	—	—	—	(85 662)	—	(94 574)	—	(174 928)	—	(974 679)	—	—
Transfer from National Office	Transfert du siège social	(320)	—	(278 660)	—	(161 057)	—	(64)	—	(192)	—	(10 846)	—	—	—	(255 023)	—	(15 241)	—	(1 025 758)	—	(80 616)	—	(5 000)	—	(86 160)	—	(30 148)	—	(151 028)	—	(84 619)	—	(513)	—
Parliamentary appropriations	Crédits parlementaires	—	—	—	(450 000)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Balance — end of year	Solde — à la fin de l'année	(414 531)	(414 507)	37 223 576	34 596 505	43 476 269	37 924 401	348 610	284 815	1 087 803	449 682	1 961 066	2 172 077	87	(48 763)																				

National Harbours Board

(Established by the National Harbours Board Act)

Balance Sheet as at December 31, 1976

(\$000's)

Assets			Liabilities		
	1976	1975		1976	1975
Current:			Current:		
Cash	\$ 8,535	\$ 8,455	Accounts payable and accrued liabilities	\$ 22,485	\$ 20,056
Investments (Note 1)			Grants in lieu of municipal taxes (Note 10)	15,258	8,087
(market value:				<u>37,743</u>	<u>28,143</u>
1976 — \$101,576;	104,031	99,875			
1975 — \$94,164)			Other:		
Accounts receivable	13,651	12,768	Provision for employee benefits	6,602	6,184
Materials and supplies	1,852	1,772	Financing provided by province (Note 5)	25,000	25,130
	<u>128,069</u>	<u>122,870</u>	Loans and advances (Note 6)	471,216	466,863
Other:			Interest in arrears on loans and advances (Note 6)	240,332	221,413
Long-term agreements of sale (Note 2)	8,232	8,508		<u>743,150</u>	<u>719,590</u>
Deferred accounts receivable (Note 5)	313	2,844		<u>780,893</u>	<u>747,733</u>
Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority (Note 3)	14,884	14,941			
Burrard Inlet Crossing (Note 4)	—	6,177			
	<u>23,429</u>	<u>32,470</u>			
Fixed assets: (Note 1)			Equity of Canada		
Cost or estimated value	679,623	664,887	Contributed assets	97,442	97,442
Accumulated depreciation	169,339	159,522	Less: Deficit	216,553	184,470
	<u>510,284</u>	<u>505,365</u>		<u>(119,111)</u>	<u>(87,028)</u>
	<u>\$661,782</u>	<u>\$660,705</u>		<u>\$661,782</u>	<u>\$660,705</u>

The accompanying notes and schedule 1 are an integral part of the financial statements.

Approved by the Board:

Chairman: Pierre-A.-H. Franche

Vice-Chairman: J. H. Vreeswijk

Conseil des ports nationaux

(Créé par la Loi sur le Conseil des ports nationaux)

Bilan au 31 décembre 1976

(\$000's)

Actif	1976	1975	Passif	1976	1975
<i>Actif à court terme:</i>			<i>Passif à court terme:</i>		
Encaisse	\$ 8,535	\$ 8,455	Comptes à payer et passif couru	\$ 22,485	\$ 20,056
Placements (Note 1) (valeur au marché: 1976 — \$101,576; 1975 — \$94,164)	104,031	99,875	Subventions tenant lieu de taxes municipales (Note 10)	15,258	8,087
Comptes à recevoir	13,651	12,768		<u>37,743</u>	<u>28,143</u>
Matériaux et fournitures	1,852	1,772			
	<u>128,069</u>	<u>122,870</u>	<i>Autres:</i>		
<i>Autres:</i>			Provision pour avantages sociaux des employés	6,602	6,184
Contrats de vente à long terme (Note 2)	8,232	8,508	Financement fourni par la province (Note 5)	25,000	25,130
Comptes à recevoir reportés (Note 5)	313	2,844	Emprunts et avances (Note 6)	471,216	466,863
Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority (Note 3)	14,884	14,941	Intérêts arriérés sur emprunts et avances (Note 6)	240,332	221,413
Traverse de Burrard Inlet (Note 4)	—	6,177		<u>743,150</u>	<u>719,590</u>
	<u>23,429</u>	<u>32,470</u>		<u>780,893</u>	<u>747,733</u>
<i>Immobilisations (Note 1)</i>			<i>Avoir du Canada</i>		
Au coût ou à la valeur estimative	679,623	664,887	Actifs d'apport	97,442	97,442
Amortissement accumulé	169,339	159,522	Moins: Déficit	216,553	184,470
	<u>510,284</u>	<u>505,365</u>		<u>(119,111)</u>	<u>(87,028)</u>
	<u>\$661,782</u>	<u>\$660,705</u>		<u>\$661,782</u>	<u>\$660,705</u>

Les notes ci-jointes et l'annexe 1 font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil:

Président: Pierre-A.-H. Franche

Vice-Président: J. H. Vreeswijk

National Harbours Board

Statement of Operations

for the year ended December 31, 1976

(\$000's)

	1976	1975
Income:		
Berthing facilities	\$ 6,782	\$ 6,069
Shore facilities (Note 7)	71,494	43,817
Support services	2,995	2,683
Bridge operations	4,607	4,386
	<u>85,878</u>	<u>56,955</u>
Expense:		
Operation and maintenance —		
Berthing facilities	3,930	3,541
Shore facilities (Note 7)	40,367	17,114
Support and general services	11,377	10,912
Bridge operations	6,261	4,299
	<u>61,935</u>	<u>35,866</u>
Administration	13,247	12,662
Depreciation (Note 1)	10,995	9,232
Grants in lieu of municipal taxes (Note 10)	9,543	8,041
Net losses on disposal of assets	2,964	2,337
	<u>98,684</u>	<u>68,138</u>
Net operating loss before net interest expense and extraordinary items	<u>12,806</u>	<u>11,183</u>
Interest expense (net)		
Interest on loans and advances	21,015	19,125
Less: Interest on investments	8,066	7,391
	<u>12,949</u>	<u>11,734</u>
Net loss before extraordinary items	25,755	22,917
Extraordinary items:		
Burrard Inlet Crossing (Note 4)	6,516	—
Deferred accounts receivable (Note 5)	2,570	—
Net loss	<u>\$ 34,841</u>	<u>\$ 22,917</u>

The accompanying notes and schedule 1 are an integral part of the financial statements.

Statement of Deficit

for the year ended December 31, 1976

(\$000's)

Balance — beginning of year	\$184,470	\$173,830
Transfer from reserves for fire and general insurance, workmen's compensation and special maintenance	—	10,174
	<u>184,470</u>	<u>163,656</u>
Net loss	34,841	22,917
	<u>219,311</u>	<u>186,573</u>
Parliamentary appropriations in respect of the deficit for the year (exclusive of depreciation and interest on loans and advances): (Note 1)		
Jacques Cartier Bridge	2,758	1,285
Halifax	—	450
Churchill	—	301
Prince Rupert	—	67
	<u>2,758</u>	<u>2,103</u>
Balance — end of year	<u>\$216,553</u>	<u>\$184,470</u>

The accompanying notes and schedule 1 are an integral part of the financial statements.

Conseil des ports nationaux

État de l'exploitation

pour l'année terminée le 31 décembre 1976

(\$000's)

	1976	1975
Revenus:		
Installations d'amarrage	\$ 6,782	\$ 6,069
Installations sur le rivage (Note 7)	71,494	43,817
Services de soutien	2,995	2,683
Opérations des ponts	4,607	4,386
	<u>85,878</u>	<u>56,955</u>
Dépenses:		
Opération et entretien —		
Installations d'amarrage	3,930	3,541
Installations sur le rivage (Note 7)	40,367	17,114
Services de soutien et services généraux	11,377	10,912
Opérations des ponts	6,261	4,299
	<u>61,935</u>	<u>35,866</u>
Administration	13,247	12,662
Amortissement (Note 1)	10,995	9,232
Subventions tenant lieu de taxes municipales (Note 10)	9,543	8,041
Pertes nettes sur aliénation des actifs	2,964	2,337
	<u>98,684</u>	<u>68,138</u>
Perte nette de l'exploitation avant dépense nette d'intérêts et postes extraordinaires	<u>12,806</u>	<u>11,183</u>
Dépense d'intérêts (nette)		
Intérêts sur emprunts et avances	21,015	19,125
Moins: Intérêts sur placements	8,066	7,391
	<u>12,949</u>	<u>11,734</u>
Perte nette de l'exploitation avant postes extraordinaires	25,755	22,917
Postes extraordinaires		
Traverse de Burrard Inlet (Note 4)	6,516	—
Comptes à recevoir reportés (Note 5)	2,570	—
Perte nette	<u>\$ 34,841</u>	<u>\$ 22,917</u>

Les notes ci-jointes et l'annexe 1 font partie intégrante des états financiers.

État du déficit

pour l'année terminée le 31 décembre 1976

(\$000's)

Solde — au début de l'année	\$184,470	\$173,830
Transfert des réserves pour assurance incendie et assurances générales, indemnisation des accidentés du travail et entretien spécial	—	10,174
	<u>184,470</u>	<u>163,656</u>
Perte nette	34,841	22,917
	<u>219,311</u>	<u>186,573</u>
Crédits parlementaires relatifs au déficit pour l'année (moins amortissement et intérêts sur emprunts et avances): (Note 1)		
Pont Jacques-Cartier	2,758	1,285
Halifax	—	450
Churchill	—	301
Prince-Rupert	—	67
	<u>2,758</u>	<u>2,103</u>
Solde — à la fin de l'année	<u>\$216,553</u>	<u>\$184,470</u>

Les notes ci-jointes et l'annexe 1 font partie intégrante des états financiers.

National Harbours Board — Statement of Changes in Financial Position

for the year ended December 31, 1976

Source of funds:	1976	1975
Net loss	\$ (34,841)	(\$ 22,917)
Add — Items not requiring an outlay of funds		
Loan interest deferred (Note 6)	18,580	18,902
Depreciation	10,995	9,232
Provision for employee benefits	418	1,534
Provision for doubtful deferred accounts receivable	—	744
Net losses on disposal of assets	2,914	2,296
Burrard Inlet Crossing (Note 4)	6,516	—
Deferred accounts receivable (Note 5)	2,570	—
Funds provided from operations	7,152	9,791
Loans and advances	4,353	33,018
Parliamentary appropriations	2,758	2,103
Long-term agreements of sale	276	251
Proceeds from sale of fixed assets	183	530
Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority	57	54
	14,779	45,747
Application of funds:		
Fixed asset additions	19,011	45,860
Less — Contributed assets	—	900
Funds invested in fixed assets	19,011	44,960
Financing provided by province	130	(4,298)
Deferred accounts receivable	39	183
	19,180	40,845
Decrease (Increase) in working capital	4,401	(4,902)
Working capital — beginning of year	94,727	89,825
Working capital — end of year	\$ 90,326	\$ 94,727

The accompanying notes and schedule 1 are an integral part of the financial statements.

Conseil des ports nationaux *État de l'évolution de la situation financière* pour l'année terminée le 31 décembre 1976

Provenance des fonds:	1976	1975
Perte nette	\$ (34,841)	(\$ 22,917)
Ajouter — éléments ne requérant pas de sortie de fonds		
Intérêts sur emprunts reportés (Note 6)	18,580	18,902
Amortissement	10,995	9,232
Provision pour avantages sociaux des employés	418	1,534
Provision pour créances douteuses reportées	—	744
Pertes nettes sur aliénation des actifs	2,914	2,296
Traverse de Burrard Inlet (Note 4)	6,516	—
Comptes à recevoir reportés (Note 5)	2,570	—
Fonds provenant de l'exploitation	7,152	9,791
Emprunts et avances	4,353	33,018
Crédits parlementaires	2,758	2,103
Contrats de vente à long terme	276	251
Produit de la vente d'immobilisations	183	530
Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority	57	54
	14,779	45,747
Utilisation des fonds:		
Immobilisations additionnelles	19,011	45,860
Moins — Actifs d'apport	—	900
Fonds investis dans les immobilisations	19,011	44,960
Financement fourni par la province (Note 5)	130	(4,298)
Comptes à recevoir reportés	39	183
	19,180	40,845
Réduction (augmentation) du fonds de roulement	4,401	(4,902)
Fonds de roulement — au début de l'année	94,727	89,825
Fonds de roulement — à la fin de l'année	\$ 90,326	\$ 94,727

National Harbours Board – Notes to the Financial Statements December 31, 1976

1. Accounting Policies

a) Financial Statements

The financial statements of the National Harbours Board include the accounts of all the ports and other facilities under its administration.

b) Investments

Investments are shown at amortized cost, with premium or discount amortized over the periods to maturity dates. Investments are in Government of Canada direct and guaranteed securities.

c) Fixed Assets and Depreciation

Assets are recorded at cost except for those transferred to the Board from the Crown which are recorded at estimated values. Depreciation, as in previous years, has been calculated on the straight-line method using rates based on the estimated useful lives of the assets.

(\$Millions)

Asset	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Average Life
Depreciable				
Berthing Facilities	169	64	105	55
Terminal Facilities	126	29	97	37
Grain and Harbour Buildings	100	41	59	40
Bridges	73	14	59	100
All Others	47	21	26	Various
Non-Depreciable				
Land, Fill, Dredging	148	—	148	Indefinite
Work under Construction	17	—	17	—
	<u>680</u>	<u>169</u>	<u>511</u>	

Each of the depreciable groupings above contains various types of assets with expected useful lives ranging from 5 to 100 years.

In view of recent technological changes, the Board directed that a review of its present depreciation policy be carried out. This project was not started in 1976 as originally planned due to the impending new ports legislation. The development of the new ports policy has advanced sufficiently in the latter part of 1976 and the Board now has engaged a firm of consultants to carry out this review which is expected to be completed during 1977. In 1976 the Board applied depreciation rates to fixed asset additions which vary from those applied to similar existing assets to reflect current technological conditions.

The Board's policy is to capitalize additions, purchases of assets, and original dredging costs which provide long-term benefit.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred.

d) Appropriations from Parliament

Amounts received by the Board from parliamentary appropriations to cover certain operating losses are credited to the deficit account. Treasury Board has

approved the Board's submission for recovery of the operating losses incurred at the Ports of Halifax, Prince Rupert, and Baie des Ha! Ha! in the amount of approximately \$566,000.

The requested amounts are not reflected in these financial statements.

e) Pension Costs

Annual pension contributions are charged to operations in the amounts paid to the Public Service Superannuation Account.

f) Insurance

The Board assumes the risks against fire and general perils, as well as for workmen's compensation claims.

2. Long-Term Agreements of Sale

The long-term agreements of sale are receivable over periods up to 31 years with interest at rates varying from 5¼% to 9% and comprise \$7,169,368 in respect of the sale of two grain elevators at Vancouver and \$1,339,035 in respect of the sale of real property at Montreal. Of the total amount of \$8,508,403, \$8,231,563 is shown as the long-term portion and \$276,840 receivable within one year is included under current assets.

3. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The debentures, bearing interest at rates from 6¼% to 8½%, were acquired in accordance with the provisions of Vote L106b, Appropriation Act #7, 1967, 1967-68, c.8, which also authorized advances to the Board for such purposes.

The total amount of the debentures is \$14,940,921 comprised of \$14,883,664 shown as non-current assets and \$57,257 receivable in 1977.

The interest and repayment terms of the parliamentary advances to the Board are identical to those of the debentures and are included in Loans and Advances. The resultant off-setting income and expense amounting to \$1,023,801 is not reflected in the statement of operations.

4. Burrard Inlet Crossing

Engineering studies were made in 1969 and 1970 to determine the exact location for a new crossing and to make designs of both a tunnel and a bridge. As no work has been carried out on this project since 1970, the Board has written off the intangible asset as an extraordinary item and transferred the related loans amounting to \$4,290,509 to Loans and Advances and interest of \$2,225,294 to Interest in Arrears.

5. Financing Provided by Province

Under an agreement dated July 13, 1972, the Province of New Brunswick advanced \$25,000,000 to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by the Board.

The new Agreement effective January 1, 1976, calls for the equal sharing of net operating income from the terminal until the Province's capital investment, without interest, is repaid.

Under the old Agreement, the Province had agreed to pay the undepreciated value of the assets demolished as part of the construction of Rodney Terminal, which amounted to \$2,570,199.

Conseil des ports nationaux – Notes aux états financiers le 31 décembre 1976

1. Conventions comptables

a) Etats financiers

Les états financiers du Conseil des ports nationaux comprennent les comptes de tous les ports et autres installations qui relèvent de sa juridiction.

b) Placements

Les placements sont enregistrés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à échéance. Les placements sont sous forme de titres directs et garantis par le Canada.

c) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au coût, sauf celles qui sont transférées de la Couronne au Conseil qui sont enregistrées à une valeur estimative. Le principe de l'amortissement linéaire fut appliqué comme par le passé, c'est-à-dire en adoptant un barème propre à l'espérance de vie utile de chaque type d'immobilisation.

(\$millions)				
Actif	Coût	Amortissement accumulé	Net	Durée utile moyenne
Amortissable				
Installations d'amarrage	169	64	105	55
Installations de terminal	126	29	97	37
Installations à grains et autres installations portuaires	100	41	59	40
Ponts	73	14	59	100
Autres	47	21	26	Variées
Non amortissable				
Terrains, remplissage, dragage	148	—	148	Indéfinies
Travaux de construction	17	—	17	—
	<u>680</u>	<u>169</u>	<u>511</u>	

Chacun des groupes amortissables ci-haut nommés comprend des types d'immobilisations pouvant avoir une espérance de vie de 5 ans à 100 ans.

En regard des progrès technologiques récents, le Conseil décida de procéder à une refonte de sa politique d'amortissement. L'imminence d'une nouvelle législation portuaire força le Conseil à différer d'un an ce projet. Toutefois, vu les progrès réalisés dans le cadre de la nouvelle politique portuaire vers la fin de 1976, le Conseil a fait appel aux services d'une entreprise d'experts conseils à cette fin et les résultats devraient être connus au cours de 1977. En 1976, le Conseil adoptait pour certaines immobilisations, acquises cette année-là, un barème différent d'amortissement afin de refléter les conditions technologiques existantes.

La politique du Conseil est de capitaliser les immobilisations additionnelles et les coûts initiaux de dragage qui rapportent des bénéfices à long terme.

Les dépenses en matière d'entretien et de réparations sont au fur et à mesure imputées aux dépenses d'exploitation.

d) Crédits parlementaires

Les montants reçus par le Conseil des crédits parlementaires pour couvrir certaines pertes d'exploitation sont portés au compte du déficit. Le Conseil du Trésor a approuvé la présentation du Conseil visant à récupérer les pertes d'exploitation, d'environ \$566,000, subies par les ports d'Halifax, Prince-Rupert et Baie-des-Ha! Ha!

Les montants demandés n'ont pas été inscrits dans ces états financiers.

e) Fonds de pension

Les cotisations annuelles au fonds de pension, versées au compte de pension de retraite de la Fonction publique, sont imputées à l'exploitation.

f) Assurance

Le Conseil assume les risques contre les incendies et les risques généraux ainsi que l'indemnisation des accidentés du travail.

2. Contrats de vente à long terme

Les contrats de vente à long terme sont recouvrables sur des périodes allant jusqu'à 31 ans, à des taux d'intérêt variant de 5¼ % à 9 %, et comprennent \$7,169,368 concernant la vente de deux élévateurs à grains à Vancouver et \$1,339,035 relatif à la vente de biens immobiliers à Montréal. Du montant total de \$8,508,403, \$8,231,563 est présenté comme portion à long terme et \$276,840 considéré recouvrable dans un an est présenté à l'actif à court terme.

3. Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority

Les obligations non garanties, portant intérêt à des taux variant de 6¼ % à 8½ %, ont été acquises en conformité avec les dispositions du crédit L106b de la Loi des subsides n° 7, 1967, 1967-1968, c.8 qui autorise également des avances au Conseil à ces fins.

Le montant total des obligations non garanties, soit \$14,940,921, comprend un montant de \$14,883,664 présenté sous la rubrique "Autres" et un montant de \$57,257 à recevoir en 1977.

Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées au Conseil sont identiques à celles des obligations non garanties et ont été transférées aux emprunts et avances. L'état de l'exploitation ne reflète pas les revenus et les dépenses de \$1,023,801 qui en résultent.

4. Traverse de Burrard Inlet

Des études techniques ont été faites en 1969 et 1970 pour déterminer l'emplacement exact de la nouvelle traverse et pour préparer les plans d'un tunnel et d'un pont. Aucun travail n'ayant été effectué dans le cadre de ce projet depuis 1970, le Conseil a radié l'immobilisation intangible comme un poste extraordinaire et a transféré

les emprunts connexes de \$4,290,509 aux emprunts et avances et l'intérêt de \$2,225,294 aux intérêts arriérés.

5. Financement fourni par la province

En vertu d'une entente en date du 13 juillet 1972, la province du Nouveau-Brunswick a fourni un montant de \$25,000,000 pour financer en partie la construction du terminal Rodney à Saint-Jean dont le Conseil en est le propriétaire.

National Harbours Board –

As a result of the new agreement, this amount which was included in Deferred Accounts Receivable at December 31, 1975, is no longer receivable from the Province and has been written off and treated as an extraordinary item in 1976.

6. Loans and Advances

Although interest on outstanding loans and advances is payable semi-annually at rates varying from 2½% to 10% (average of 4.6%), no dates for repayment of principal are specified for certificates of indebtedness issued prior to 1970. At December 31, 1976, principal in arrears related to loans received after July 8, 1970, amounted to \$2,136,000. Future repayment required with respect to loans received after that date are:

	(\$000's)
1977	2,204
1978	2,399
1979	2,612
1980	2,844
1981	3,096
after 1981	49,631

At December 31, 1976, certificates of indebtedness relating to loans from Canada amounting to \$267,594,000 had expired.

Interest in arrears increased by \$18,918,740, (\$18,902,443 in 1975) to a total of \$240,331,826 at December 31, 1976. Included in this increase is \$338,949 related to the Burrard Inlet Crossing. No interest is calculated on interest in arrears.

7. Operation of the Port of Vancouver

Effective December 1, 1975, the Port of Vancouver

entered into new terminal operations agreements whereby the Board, as terminal operator, contracts directly for stevedoring services.

To reflect the operational responsibilities assumed by the Board, the financial statements include the gross revenues and expenses of the Vancouver port. As a result, revenues and expenses are increased by \$20,498,315 in 1976 and \$991,531 in 1975.

8. Contingent Liabilities

Claims aggregating approximately \$10,800,000 in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Board's property and sundry other matters in dispute have been received by the Board. In the opinion of the Board and its legal advisers, the Board's position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

9. Restatement of Comparative Figures

During 1976, changes were made to improve the classification of certain items and for comparative purposes the related figures for 1975 have been restated.

10. Grants in Lieu of Municipal Taxes

Grants in lieu of municipal taxes are provided based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Additional amounts for prior years' grants totalling \$833,986 are included in the current expense of \$9,542,750.

11. Anti-Inflation Legislation

The Board is subject to controls on employees' compensation under the terms of the Federal Government's Anti-Inflation Legislation which became effective October 14, 1975. User charge increases are controlled by Treasury Board. The Board is in compliance with these controls.

Conseil des ports nationaux

D'après la nouvelle entente en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1976, les revenus nets du terminal sont partagés équitablement jusqu'à ce que l'investissement de la province, sans intérêt, ait été remboursé.

La province, aux termes de l'ancienne entente, avait accepté de payer la valeur non amortie des immobilisations détruites pour permettre la construction du terminal Rodney, un montant qui s'élevait à \$2,570,199. Par suite de la nouvelle entente, ce montant qui a été inclus dans les comptes à recevoir reportés au 31 décembre 1975 n'est plus à recevoir de la province et a été radié et considéré comme un poste extraordinaire en 1976.

6. Emprunts et avances

Bien que l'intérêt sur les emprunts et avances à rembourser soit payable deux fois par an à des taux variant de 2¼% à 10% (moyenne de 4.6%), aucune date pour le remboursement du principal n'est spécifiée pour les certificats de créance émis avant 1970. Au 31 décembre 1976, le principal arriéré des emprunts reçu après le 8 juillet 1970 s'élevait à \$2,136,000. Les autres remboursements exigés pour ces emprunts reçus après cette date sont:

	(\$000's)
1977	2,204
1978	2,399
1979	2,612
1980	2,844
1981	3,096
après 1981	49,631

Au 31 décembre 1976, les certificats de créance du Canada s'élevant à \$267,594,000, étaient échus.

Les intérêts en arriérage ont augmenté de \$18,918,740 (\$18,902,443 en 1975) pour atteindre au 31 décembre 1976, un montant de \$240,331,826. Cette augmentation comprend un montant de \$338,949 relié à la Traverse de Burrard Inlet. Aucun intérêt n'est calculé sur les intérêts arriérés.

7. Exploitation du port de Vancouver

A compter du 1^{er} décembre 1975, le port de Vancouver concluait de nouvelles ententes relatives aux opérations du terminal, aux termes desquels le Conseil, à titre d'exploitant du terminal, sous-traite directement les services d'arrimage.

De façon à tenir compte des responsabilités d'exploitation assumées par le Conseil, les états financiers comprennent les revenus et les dépenses bruts du port de Vancouver. Par conséquent, les revenus et dépenses ont augmenté de \$20,498,315 en 1976 et de \$991,531 en 1975.

8. Passif éventuel

Des réclamations totalisant environ \$10,800,000 ont été reçues par le Conseil à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés du Conseil et de diverses autres questions en litige. Selon l'opinion du Conseil et de ses conseillers juridiques, la position du Conseil est défendable et ces réclamations ne devraient pas entraîner de paiements importants.

9. Modification de chiffres à des fins de comparaison

En 1976, des modifications ont été effectuées afin d'améliorer la classification de certains articles et, à des fins de comparaison, les chiffres connexes de 1975 ont été aussi modifiés en conséquence.

10. Subventions tenant lieu de taxes municipales

Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont fondées sur des estimations municipales rajustées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les sommes supplémentaires des subventions accordées au cours des années précédentes, soit au total de \$833,986, sont comprises dans la présente dépense de \$9,542,750.

11. Loi anti-inflation

Le Conseil est assujéti aux mécanismes de contrôle des salaires accordés aux employés, conformément aux dispositions de la législation anti-inflation du gouvernement fédéral, en vigueur depuis le 14 octobre 1975. Les augmentations des frais de l'utilisateur font l'objet de la surveillance du Conseil du Trésor. Le Conseil se conforme à ces mécanismes de contrôle.

SCHEDULE 1

National Harbours Board

Schedule of Net Operating (Loss) or Gain Before Net Interest Expense and Extraordinary Items by Port for the year ended December 31, 1976

(Prepared Without Audit)
(\$000's)

	Income	Expense	Net Operating (Loss) Gain	
			1976	1975
St. John's	\$ 671	\$ 794	\$ (123)	\$ (69)
Halifax	4,734	6,202	(1,468)	(1,842)
Saint John	4,096	5,255	(1,159)	(833)
Belledune	157	75	82	80
Sept-Iles	537	1,152	(615)	(263)
Chicoutimi	314	274	40	22
Baie des Ha! Ha!	31	80	(49)	1
Quebec	5,279	5,976	(697)	(209)
Trois-Rivières	997	898	99	(115)
Montreal	24,343	30,289	(5,946)	(5,637)
Jacques-Cartier Bridge	128	3,266	(3,138)	(2,241)
Champlain Bridge	4,479	4,495	(16)	1,133
Prescott	1,709	1,733	(24)	156
Port Colborne	683	803	(120)	48
Churchill	4,119	5,745	(1,626)	(975)
Vancouver	33,433	31,143	2,290	(327)
Prince Rupert	168	504	(336)	(112)
	<u>\$ 85,878</u>	<u>\$ 98,684</u>	<u>\$ (12,806)</u>	<u>\$ (11,183)</u>

ANNEXE 1

Conseil des ports nationaux

Tableau des profits ou (pertes) nets, par port, avant les dépenses nettes d'intérêt et les postes extraordinaires, pour l'année terminée le 31 décembre 1976

(Préparé sans vérification)
(\$000's)

	Revenus	Dépenses	Profits ou (pertes) nets d'exploitation	
			1976	1975
Saint-Jean (T.-N.)	\$ 671	\$ 794	\$ (123)	\$ (69)
Halifax	4,734	6,202	(1,468)	(1,842)
Saint-Jean (N.-B.)	4,096	5,255	(1,159)	(833)
Belledune	157	75	82	80
Sept-Iles	537	1,152	(615)	(263)
Chicoutimi	314	274	40	22
Baie des Ha! Ha!	31	80	(49)	1
Québec	5,279	5,976	(697)	(209)
Trois-Rivières	997	898	99	(115)
Montréal	24,343	30,289	(5,946)	(5,637)
Pont Jacques-Cartier	128	3,266	(3,138)	(2,241)
Pont Champlain	4,479	4,495	(16)	1,133
Prescott	1,709	1,733	(24)	156
Port Colborne	683	803	(120)	48
Churchill	4,119	5,745	(1,626)	(975)
Vancouver	33,433	31,143	2,290	(327)
Prince-Rupert	168	504	(336)	(112)
	<u>\$ 85,878</u>	<u>\$ 98,684</u>	<u>\$ (12,806)</u>	<u>\$ (11,183)</u>

Ottawa, Ontario
K1A 0G6

March 4, 1977

Ottawa (Ontario)
K1A 0G6

le 4 mars, 1977

The Honourable Otto E. Lang, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A6

Dear Sir:

I have examined the balance sheet of the National Harbours Board as at December 31, 1976 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances, except as explained in the following paragraph.

As disclosed in Note 1c) to the financial statements, the Board has not completed a review of its depreciation policies and rates and has applied a range of rates in the current year. In the absence of adequate documentation supporting the estimated useful lives of the various fixed assets of the Board, I was unable to obtain sufficient evidence to form an opinion regarding the adequacy of the provision for depreciation for the year ended December 31, 1976 and the accumulated depreciation at that date.

In my opinion, except for the effect of any required adjustments which might have been disclosed if adequate documentation of the estimated useful lives of fixed assets had been available, the accompanying financial statements give a true and fair view of the financial position of the National Harbours Board as at December 31, 1976 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the National Harbours Board, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

Auditor General of Canada

L'honorable Otto E. Lang, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

J'ai examiné le bilan du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1976 ainsi que l'état d'exploitation, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'année terminée à cette date. Mon examen a été fait conformément aux normes de vérification généralement reconnues et, en conséquence, a comporté les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances, sauf pour ce qui est expliqué dans l'alinéa suivant.

Comme le divulgue la Note 1c) jointe aux états financiers, le Conseil n'a pas parachevé un examen de ses politiques et de ses taux d'amortissement et a appliqué un éventail de taux durant l'année en cours. Faute de documents justificatifs suffisants des durées utiles estimatives des diverses immobilisations du Conseil, je n'ai pu obtenir assez d'informations pour pouvoir me former une opinion quant à la suffisance de la provision pour amortissement pour l'année terminée le 31 décembre 1976 et quant à l'amortissement accumulé à cette date.

A l'exception de l'effet de tout redressement qui aurait pu s'avérer nécessaire, si des documents justificatifs suffisants, des durées utiles estimatives des immobilisations avaient été disponibles, à mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1976 ainsi que les résultats de son exploitation et de l'évolution de la situation financière pour l'année terminée à cette date conformément aux principes comptables généralement reconnus et appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

De plus, je déclare que le Conseil des ports nationaux, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

L'Auditeur général du Canada



LACKING 1977

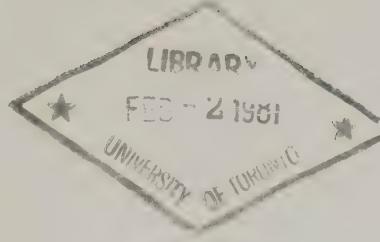


National
Harbours
Board

Conseil
des ports
nationaux

Governing
Publications

CAI
TAGG
- A56



Annual Report 1978

Rapport annuel 1978

DEPOSITORY LIBRARY NATIONAL

NATIONAL HARBOURS BOARD/CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

MEMBERS OF THE BOARD/MEMBRES DU CONSEIL

Chairman/Président
Vice-Chairman/Vice-président
Members/Membres

Pierre A. H. Franche
J. Auger
Dr. S. H. Weyman
J. H. W. Cavey

EXECUTIVE OFFICERS/PERSONNEL DE DIRECTION

National Headquarters

Siège social

Executive Director
Corporate Secretary
Director of Police
and Security
Director of Engineering
Services
Director of Operations
Director of Finance and
Property Management Services

Directeur exécutif
Secrétaire du Conseil
Directeur de la police
et de la sécurité
Directeur des services
du génie
Directeur de l'exploitation
Directeur du service des
finances et de la gestion
des biens
Directeur de la politique,
planification et développement

J. Auger
F. B. Ellam

D. N. Cassidy

F. J. MacNaughton
D. N. Morrison

Director of Policy, Planning
and Development

J. A. Hanna
Y. Gagnon

Ports and Elevators

Ports et élévateurs

Port of St. John's, Nfld.
Port of Halifax, N.S.
Ports of Saint John and
Belledune, N.B.
Port of Sept-Iles, Que.

Port de Saint-Jean, T.-N.
Port de Halifax, N.-E.
Ports de Saint-Jean et
Belledune, N.-B.
Port de Sept-Iles, Qué.

Ports of Chicoutimi &
Baie des Ha! Ha!, Que.
Port of Quebec, Que.
Port of Trois-Rivieres, Que.
Port of Montreal, Que.

Ports de Chicoutimi &
Baie des Ha! Ha!, Qué.
Port de Québec, Qué.
Port de Trois-Rivières, Qué.
Port de Montréal, Qué.

Prescott and Port Colborne, Ont.
Grain Elevators
Port of Churchill, Man.
Port of Vancouver, B.C.
Port of Prince Rupert, B.C.

Élévateurs à grains de
Prescott et de Port Colborne, Ont.
Port de Churchill, Man.
Port de Vancouver, C.-B.
Port de Prince-Rupert, C.-B.

Port and Elevator Managers Directeurs des ports et élévateurs

R. E. Higgins
R. V. Beck

G. C. Moulard
P. J. Cloutier

Y. Hébert
H. Allard
P. Alain
N. Beshwaty

D. N. Morrison
T. A. Lauzon
F. J. N. Spoke
Capt. R. C. E. Kitching

Port Authority Chairmen Présidents des administrations portuaires

R. W. Innes
G. E. Simmons

F. G. Elkin
L. H. Morin

G. Rinfret
J. P. Biron
J.-C. Trudelle
R. O. Beauchemin

W. Winslow
G. McPherson
W. J. Scott

NATIONAL HARBOURS BOARD

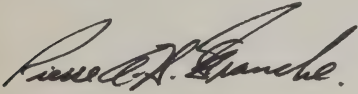
**The Honourable Don Mazankowski,
Minister of Transport,
House of Commons,
Ottawa, Ontario.**

Dear Mr. Mazankowski:

On behalf of the Board, I am pleased to submit herewith the 42nd Annual Report for the year 1978 highlighting our financial position and activities. In conformity with the requirements of the Financial Administration Act, I respectfully request that you table it before Parliament.

Also attached is a copy of our Financial Statements for the fiscal year ended December 31, 1978, together with the Report of the Auditor General of Canada.

Yours sincerely,



Pierre A. H. Franche,
Chairman.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

**L'honorable Don Mazankowski
Ministre des Transports
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario)**

Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil, j'ai le plaisir de vous présenter le 42^{ème} Rapport annuel pour 1978 exposant la situation financière et le sommaire des activités du conseil. Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, je vous demande respectueusement de le déposer en Chambre.

Les états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 1978 et le rapport du Vérificateur général du Canada accompagnent ce document.

Le Président



Pierre A. H. Franche

CHAIRMAN'S MESSAGE

In 1978, the administration of the National Harbours Board reflected the changing needs of the ports. Increased recognition was given to the role of planning and financial management at both the corporate and port level. Efforts were made, particularly in the area of policy development and delegation of authority, to create an organization which was more responsive to decentralized management. This philosophy permitted the Ports to not only achieve a greater degree of self-sufficiency but also prepared the whole organization for possible changes in port legislation, namely the proposed Canada Ports Act. There was an increase in the efficiency of the total organization due particularly to careful monitoring and controlling of expenditures through planning and budgeting mechanisms.

Overall, the amount of cargo handled at National Harbours Board ports decreased slightly in 1978 to 142 million tonnes compared to 144 million tonnes in 1977. This decrease was due mainly to a prolonged strike in the iron ore industry which reduced shipments from the Port of Sept-Îles by nearly 10 million tonnes. A strike by grain handlers reduced grain throughput at the Port of Churchill by 150,000 tonnes. The Port of Vancouver also experienced a four week strike by office and maintenance workers. Even though total port tonnage was down, the gross registered tonnage of vessels moving through National Harbours Board ports increased from 215 million tonnes in 1977 to 227 million tonnes in 1978.

It should be noted that cargo moving over National Harbours Board terminal facilities in the ports increased at a rate of 5% over 1977. Cargo handled at National Harbours Board facilities increased by 15% at Vancouver, 50% at Sept-Îles and 37% at Trois-Rivières.

Financially, revenues rose by 8% while operating expenses increased by 9.7% due primarily to general price increases throughout the economy. Grants in lieu of municipal taxes paid by the National Harbours Board increased by 26% with significant changes in the Ports of Halifax, Montreal and Quebec. Cash flow from operations increased from \$14.5 million in 1977 to \$17 million in 1978.

In terms of major projects, construction began on the first phase of Container Terminal II in Halifax, and the Navy Island Forest Products Terminal in Saint John neared completion. In Vancouver, the Environmental Assessment Review Panel held public hearings on the proposed expansion of the Roberts Bank bulk terminal. Management audits were undertaken in the Port of Montreal and the Port of Halifax. Public proposals were invited for the leasing of the National Harbours Board grain elevators at Prescott and Port Colborne. In late 1978, the administration of the Jacques Cartier and Champlain Bridges in Montreal was transferred to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

En 1978, l'administration du Conseil des ports nationaux a pris en considération les besoins changeants des ports. Une attention spéciale a été accordée au rôle de la planification et de la gestion financière tant au niveau corporatif qu'à celui des ports. Dans le but de mettre sur pied un organisme qui serait plus sensible à l'évolution d'une administration décentralisée, des efforts furent amorcés dans le domaine du développement des politiques et de la délégation des pouvoirs. Non seulement cette méthode de conception a-t-elle permis aux ports d'atteindre un niveau d'autonomie plus élevé, mais elle a également permis à l'organisme tout entier de faire face à des changements éventuels concernant le projet de Loi sur les ports du Canada. Grâce surtout à un contrôle minutieux des dépenses par l'entremise des rouages de planification et de budgétisation, l'organisme tout entier a réalisé un rendement accru.

Dans l'ensemble, le total des marchandises manutentionnées aux ports du Conseil des ports nationaux a subi une légère baisse au cours de 1978, passant de 144 millions de tonnes en 1977 à 142 millions de tonnes. Cette baisse est due principalement à une grève prolongée dans le domaine de l'industrie du minerai de fer qui réduisit les expéditions au port de Sept-Îles d'environ 10 millions de tonnes. Une grève des manutentionneurs de grain au port de Churchill a eu pour effet de réduire la manutention du grain de 150,000 tonnes. Le port de Vancouver a également connu une grève des employés de bureau et des employés chargés de l'entretien. En dépit d'une baisse du tonnage total des ports, la jauge brute au registre des navires empruntant les ports du Conseil des ports nationaux a augmenté, passant de 215 millions de tonnes en 1977 à 227 millions de tonnes en 1978.

Dans le domaine des marchandises transportées à partir des installations de conteneurs aux ports du Conseil des ports nationaux, on note un taux de croissance de 5% par rapport à 1977. Dans le secteur des marchandises manutentionnées aux installations portuaires du Conseil des ports nationaux, on a enregistré des taux de croissance de 15% à Vancouver, 50% à Sept-Îles et 37% à Trois-Rivières.

Du côté financier, les revenus ont augmenté de 8% tandis que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 9.7%. On attribue la hausse des dépenses d'exploitation à l'augmentation générale des prix à l'intérieur de l'économie. Le montant des subventions tenant lieu de taxes municipales que le Conseil des ports nationaux a déboursé représente une hausse de 26% et des modifications importantes y ont été apportées aux ports de Halifax, Montréal et Québec. Les fonds autogénérés sont passés de \$14.5 millions en 1977 à \$17 millions en 1978.

Parmi les projets d'envergure, la construction de la première phase du second terminus à conteneurs a débuté à Halifax et on achève la construction du

Mr. J. H. Vreeswijk, Vice-Chairman of the Board, was appointed Special Advisor to the Comptroller General of Canada for a two year period. Mr. Jacques Auger, Executive Director of the Board, was appointed temporary substitute Vice-Chairman of the Board replacing Mr. Vreeswijk. Mr. W. Winslow retired as Chairman of the Churchill Port Authority and I would like to acknowledge with appreciation the contribution he made to the Port during his term as Chairman.

I would like to thank the management and staff, both in the National Office and in each of the Ports, for their continued support and effort throughout 1978.

Pierre A. H. Franche,
Chairman.

terminus pour produits forestiers de Navy Island à Saint-Jean, N.-B. A Vancouver, le Comité d'évaluation et d'études environnementales a tenu des séances publiques concernant le projet d'aménagement du terminus pour marchandises en vrac de Roberts Bank. Des vérifications de gestion ont été entreprises au port de Montréal ainsi qu'au port de Halifax. Des appels publics de propositions furent lancés pour la location des élévateurs à grain du Conseil des ports nationaux à Prescott et à Port Colborne. Vers la fin de 1978, l'administration des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal a été transférée aux Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Monsieur J. H. Vreeswijk, Vice-président du Conseil, a été nommé conseiller spécial au bureau du Vérificateur général du Canada pour une période de deux ans. Monsieur Jacques Auger, directeur exécutif du Conseil, a été nommé Vice-président suppléant en remplacement de Monsieur Vreeswijk. Monsieur W. Winslow a pris sa retraite et a quitté le poste qu'il occupait à titre de Président de l'Administration portuaire de Churchill et j'aimerais par la présente exprimer mon appréciation pour l'apport qu'il a donné au port durant son mandat.

J'aimerais remercier la haute direction et tous les employés du siège social ainsi que de chacun des ports pour l'appui et l'effort qu'ils ont déployés au cours de 1978.

Le Président,

Pierre A. H. Franche

1978 OPERATING HIGHLIGHTS

The National Harbours Board, established as a Crown Corporation by an Act of Parliament in 1936, administers port facilities at 13 major harbours and two grain elevators across Canada. Marine transportation is fundamental to the Canadian economy and ports provide the necessary facilities for the efficient transfer of cargo between the marine and surface modes of transportation. In 1978, Canadian ports handled a total of 255 million tonnes of cargo with the National Harbours Board ports accounting for 142 million tonnes. Public Harbour and wharf facilities handled 62 million tonnes while 51 million tonnes passed through Harbour Commission ports.

In absolute terms, the amount of cargo handled at National Harbours Board ports experienced a 2 million tonne decrease, 142 million tonnes in 1978 compared to 144 million tonnes in 1977. Dry bulk cargo experienced the most noticeable decrease from 88.9 million tonnes in 1977 to 85.3 million tonnes in 1978. This decrease was largely attributed to the prolonged strike in the iron ore industry which effectively reduced iron ore shipments from the Port of Sept-Îles by 10 million tonnes. This decrease was offset somewhat by significant increases in the movement of grain at the Port of Quebec and the Port of Trois-Rivières where increases of .7 and .9 million tonnes respectively were recorded.

Liquid bulk increased by 7% from 36.5 million tonnes in 1977 to 39.1 million tonnes in 1978. Bulk cargo, both liquid and dry, represented 87% (124 million tonnes) of all cargo handled at National Harbours Board ports. General cargo dropped 4% to 18 million tonnes.

Containerized traffic, while experiencing an increase, grew less rapidly than in previous years. The 1978 level of 588,000 TEU's represented a 2% increase over the 1977 record figure of 575,000 TEU's. During the period 1972-77, container traffic experienced an average growth rate of 11% per year.

Vessel arrivals and departures at National Harbours Board ports in 1978 totalled 4% less than in 1977. However, the gross registered tonnage of vessels moving through the ports increased from 215 million tonnes in 1977 to 227 million tonnes in 1978.

At the end of 1978, the National Harbours Board had on staff a total of 1,620 employees. This compares to 1,883 employees for the same time in 1977.

The National Harbours Board provides services to the ports for numerous projects in the form of engineering, design, field supervision, planning and financial management. From 1970 to 1978, the Board has made capital expenditures of over \$230 million for new fixed assets. The total value of fixed assets

ELEMENTS NOTABLES CONCERNANT L'EXPLOITATION EN 1978

Le Conseil des ports nationaux, constitué en société de la Couronne en vertu d'une Loi du Parlement en 1936, administre les installations portuaires de treize ports de grande importance ainsi que de deux élévateurs à grain répartis à travers le Canada. Le transport maritime est un rouage important de l'économie canadienne et les ports possèdent les installations nécessaires visant à assurer un système efficace de déplacement des marchandises entre les divers moyens de transport maritime et de surface. En 1978, un total de 255 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées par les ports canadiens, dont 142 millions de tonnes par les ports du Conseil des ports nationaux. Les installations de quais et havres publics ont manutentionné 62 millions de tonnes de marchandises tandis que 51 millions de tonnes sont passées par les ports des Commissions portuaires.

En termes absolus, le total des marchandises manutentionnées aux ports du Conseil des ports nationaux a subi une baisse de 2 millions de tonnes, c'est-à-dire 142 millions de tonnes en 1978 comparativement à 144 millions de tonnes en 1977. Le secteur des marchandises sèches en vrac a été le plus touché passant de 88.9 millions de tonnes en 1977 à 85.3 millions de tonnes en 1978. Cette baisse est en majeure partie le résultat d'une grève prolongée dans le domaine de l'industrie du minerai de fer qui a, en fait, réduit de 10 millions de tonnes les expéditions de minerai de fer au port de Sept-Îles. Toutefois, un accroissement considérable de la manutention du grain aux ports de Québec et de Trois-Rivières a sensiblement contribué à contrebalancer cette baisse, lesquels ont enregistré des augmentations de .7 et .9 million de tonnes respectivement.

Les marchandises liquides ont augmenté de 7% passant de 36.5 millions de tonnes en 1977 à 39.1 millions de tonnes en 1978. Les marchandises en vrac (sèches et liquides) ont représenté 87% de toutes les marchandises manutentionnées aux ports du Conseil des ports nationaux, soit 124 millions de tonnes. Les marchandises générales ont subi une réduction de 4% passant à 18 millions de tonnes.

Tout en enregistrant une augmentation, le transport par conteneurs a connu un taux de croissance moins élevé par rapport aux années précédentes. Le niveau de 588,000 UET en 1978 représente une augmentation de 2% comparativement au chiffre record de 575,000 UET atteint en 1977. Au cours des années 1972 à 1977, le transport par conteneurs a connu un taux de croissance moyen de 11% par année.

En 1978, le total des navires en direction ou en partance des ports du Conseil des ports nationaux a

managed by the Board has now reached \$650 million. In 1978, capital expenditures by the Board amounted to \$30.6 million with \$28.8 million provided from loans, \$1.8 million from working capital.

The following is a summary, by port, of the main operation highlights for 1978:

St. John's

Planning studies were initiated to determine the future developmental needs, particularly with regard to the Maggoty Cove area.

Halifax

Construction began on the first phase of Container Terminal II, total estimated cost \$35.6 million. The Port called for proposal for the leasing of the new facility to a terminal operator. A Management Audit was conducted reviewing in detail the Port's management and operations.

Saint John

The Navy Island Forest Products Terminal neared completion and proposals for the operation of the terminal were received and evaluated. Design work on several major projects including the Pugsley South Extension, the Long Wharf Extension and the Rodney Terminal Extension was undertaken. Work commenced on the Port Master Plan.

Quebec

Major improvements to the grain elevator were initiated in order to increase the capacity of the elevator to 120 million bushels per year. CP Ships moved their operations from Quebec to Montreal. Design work began on the reconstruction of the derelict wharves in the Old Port area.

Sept-Îles

A 10,000 square foot transit shed was constructed and preparatory work on the Pointe-Noire Master Plan was initiated.

Chicoutimi

Work was initiated on the Port Master Plan.

Trois-Rivières

Wharf sections 9, 10 and 11 collapsed, having reached the end of their useful life. Emergency repairs were carried out and design for the necessary repairs was undertaken.

Montreal

The first section of the new Racine Terminal was completed and an agreement for the operation of the terminal was signed with CP Ships and Racine Terminals Ltd. A Management Audit was undertaken in

diminué de 4% par rapport à l'année 1977. Toutefois, le tonnage brut au registre des navires empruntant les ports est passé de 215 millions de tonnes en 1977 à 227 millions de tonnes en 1978.

A la fin de 1978, 1,620 personnes étaient à l'emploi du Conseil des ports nationaux comparativement aux 1,883 qui étaient à son emploi au cours de la même période en 1977.

Des services techniques, de conception, de supervision sur place, de planification et de gestion financière sont offerts aux ports par le Conseil des ports nationaux dans le cadre de nombreux projets. Entre 1970 et 1978, le Conseil a versé plus de \$230 millions en dépenses d'immobilisations. Le coût total des biens immobiliers administrés par le Conseil est maintenant portée à \$650 millions. En 1978, le Conseil a dépensé \$30.6 millions en immobilisations dont \$28.8 millions provenaient d'emprunts, \$1.8 millions du fonds de roulement.

L'exposé ci-après est un relevé des éléments notables concernant l'exploitation de chacun des ports en 1978.

Saint-Jean (T.-N.)

Des études de planification ont été entreprises dans le but de déterminer les plans d'avenir en matière de développement, plus particulièrement en ce qui a trait à la région de Maggoty Cove.

Halifax

On a entrepris la construction de la première phase du deuxième terminus à conteneurs, à un coût total approximatif de \$35.6 millions. Des appels publics de propositions furent lancés par le port pour la location de la nouvelle installation à un opérateur de terminus. Une vérification de gestion a été menée au cours de laquelle on a procédé à une revue détaillée de la gestion et de l'exploitation du port.

Saint-Jean (N.-B.)

La construction du terminus à conteneurs pour produits forestiers de Navy Island est en voie de parachèvement et l'on a procédé à l'évaluation des propositions reçues. Des travaux de conception ont été entrepris dans le cadre de plusieurs projets d'envergure, notamment l'extension de Pugsley South, de Long Wharf et du terminus Rodney. Des travaux ont été amorcés en ce qui a trait au plan directeur du port.

Québec

D'importantes améliorations ont été apportées à l'élévateur à grain dans le but d'augmenter son rendement à plus de 120 millions de boisseaux par année. L'exploitation de CP Navigation a été transportée de Québec à Montréal. Des travaux de conception ont été amorcés concernant la réfection des quais abandonnés dans la région du Vieux Port.

order to evaluate the effectiveness of the Port's management process. Work was initiated on the Montreal Old Port Project.

Prescott and Port Colborne

Public proposals were invited for the leasing of the grain elevators.

Churchill

Winter berthing facilities for barges operated by the Northern Transportation Corporation Ltd. were completed. Dredging of the channel, berths and basin continued.

Vancouver

The Lynnterm and Vanterm terminals were completed and improvements to sheds, services and paved areas of Centennial and Ballantyne Terminals were completed. The Environmental Assessment Review Panel held public hearings regarding the proposed expansion of the Roberts Bank terminal.

Prince Rupert

The rehabilitation of Ocean Dock was completed and construction began on the barge ramp at Fairview Terminal. Work on the Ridley Island Master Plan was initiated.

Sept-Iles

Un hangar de 10,000 pieds carrés a été construit pour les marchandises en transit et des travaux préparatoires ont été amorcés en ce qui a trait au plan directeur de Pointe-Noire.

Chicoutimi

Des travaux ont été entrepris concernant le plan directeur du port.

Trois-Rivières

Ayant atteint leur limite de durée d'utilisation, les sections 9, 10 et 11 du quai se sont effondrées. Des réparations urgentes furent effectuées et on a entrepris des travaux de conception pour les réparations requises.

Montréal

On a complété la première section du nouveau terminus Racine et une entente a été signée avec CP Navigation et Terminus Racine Ltée pour l'exploitation du terminus. Une vérification de gestion a été entreprise afin de mesurer l'efficacité du processus de gestion du port. Des travaux ont été amorcés en ce qui a trait au projet du Vieux Port de Montréal.

Prescott et Port Colborne

Des appels publics de propositions ont été lancés pour la location des élévateurs à grain.

Churchill

L'installation de postes de mouillage pour accommoder les chalands exploités par la Northern Transportation Corporation Ltd. durant la saison hivernale a été complétée. Le dragage du chenal, des postes de mouillage et du bassin s'est poursuivi.

Vancouver

La construction des terminus Lynnterm et Vanterm a été complétée. On a également complété des travaux de rénovation aux hangars ainsi qu'aux aires d'entretien et de revêtement en dur des terminus Centennial et Ballantyne. Le Comité d'évaluation et d'études environnementales a tenu des séances publiques concernant le projet d'aménagement du terminus Roberts Bank.

Prince Rupert

La réhabilitation du quai de mer a été complétée et on a entrepris la construction de la rampe de chargement pour chalands au terminus Fairview. Des travaux ont également été amorcés en ce qui a trait au plan directeur de Ridley Island.

1978 NATIONAL HARBOURS BOARD FINANCIAL HIGHLIGHTS

For the first time in the forty-two year history of the National Harbours Board, operating revenues reached the hundred million dollar level, representing an 8% increase over 1977. The net loss for the year of \$16.6 million represented a marked improvement over the 1977 loss of \$145 million, which reflected an unusual depreciation of \$134 million, charged to adjust fixed assets to realistic expected useful lives.

Operating expenses during the year advanced by 9.7% due essentially to price increases throughout the economy. While no one factor can be blamed for the increase in costs, additional expenditures for purchased services and grants in lieu of municipal taxes contributed significantly to the increase. The former case was primarily the result of higher stevedoring costs in Vancouver and Prince Rupert which are associated with the increased container traffic at the Lynnterm, Centennial and Fairview terminals. The corresponding change in revenue is evident in the container services fees. As for grants in lieu of municipal taxes, various adjustments in prior years' assessments and changes in rates at Halifax, Montreal and Quebec all contributed to the 26% increase in this cost.

Salaries and benefits were the only expenses which declined during the year due to higher productivity. Strikes at Vancouver, Churchill and Sept-Iles, reduced levels of operations at Port Colborne and Prescott elevators and moderate salary increases all contributed to this situation.

Both interest expense and interest income for 1978 showed favourable changes over 1977. During the year, the Board received Treasury Board approval to delete from its accounts \$133,411,200 in debt and related accrued interest in arrears in an amount of \$118,546,932 due to the Government of Canada. This deletion of debt had a favourable impact on current year earnings in that interest was correspondingly accrued on a smaller loan base. Interest income increased by over 18% due primarily to sharply higher interest rates on an investment base which was higher than budgeted.

The Board disposed of many low interest bearing bonds during 1978 resulting in a book loss of \$3,080,000. Benefits are expected to accrue over the next five years and will far exceed the losses incurred in 1978 on these transactions.

On December 1, 1978, pursuant to Governor in Council approval, the Jacques Cartier and Champlain Bridges, two major facilities of the Board, were transferred at no consideration to Jacques Cartier

ELEMENTS NOTABLES DE L'ETAT FINANCIER DE 1978 DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Pour la première fois depuis les quarante-deux ans d'existence du Conseil des ports nationaux, les recettes d'exploitation ont atteint le cap du million de dollars, soit une augmentation de 8% comparativement à 1977. La perte nette de \$16.6 millions pour l'année représente une nette amélioration par rapport à la perte de \$145 millions en 1977, laquelle était due à l'imputation d'un amortissement exceptionnel de \$134 millions par suite du redressement des immobilisations aux estimations réalistes de durée probable d'utilisation.

Au cours de l'année, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 9.7% dû essentiellement à la hausse des prix à l'intérieur de l'économie. Tout en s'abstenant d'imputer cette augmentation des coûts à un facteur précis, des dépenses supplémentaires dans le domaine des services achetés ainsi que dans le domaine des subventions tenant lieu de taxes municipales y ont largement contribué. Dans le cas des services achetés, l'augmentation a été surtout causée par des coûts d'arrimage plus élevés à Vancouver et à Prince Rupert résultant du trafic accru des conteneurs aux terminus Lynnterm, Centennial et Fairview. Le changement correspondant aux recettes est manifeste au poste des tarifs du service des conteneurs. En ce qui a trait aux subventions tenant lieu de taxes municipales, des ajustements divers aux cotisations des années antérieures ainsi que des modifications aux taux à Halifax, Montréal et Québec ont contribué à l'augmentation de 26% dans ce secteur.

Grâce à un accroissement de productivité, seules les dépenses de salaires et avantages sociaux des employés ont subi une baisse au cours de l'année. Des grèves à Vancouver, Churchill et Sept-Iles, une baisse des niveaux d'exploitation aux élévateurs de Prescott et de Port Colborne ainsi que des augmentations de salaires raisonnables ont également contribué à cette situation.

Les dépenses et revenus d'intérêts pour 1978 ont varié favorablement par rapport à 1977. Au cours de l'année, le Conseil a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour radier de ses comptes des dettes totalisant \$133,411,200 de même qu'un montant de \$188,546,932 en intérêts arriérés courus payables au Gouvernement du Canada. Cette radiation a eu un effet favorable sur les bénéfices de l'année en cours en ce que l'intérêt a été également accumulé mais sur un niveau inférieur d'emprunt. L'augmentation de 18% des revenus d'intérêts provient principalement des taux d'intérêt très élevés sur un niveau d'investissement plus élevé que celui prévu dans le budget.

and Champlain Bridges Incorporated, a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority.

Throughout the year, a concerted effort was made to monitor and control expenditures through careful planning and budgeting. Barring the unforeseen, the Board is well on its way to achieving its long term goal of becoming totally self-supporting.

Suite à l'écoulement par le Conseil de plusieurs obligations portant un taux d'intérêt minime au cours de 1978, une perte de \$3,080,000 a été enregistrée aux livres. On prévoit un accroissement des bénéfices au cours des cinq prochaines années de beaucoup supérieur aux pertes encourues par ces transactions en 1978.

Le 1^{er} décembre 1978, en vertu de l'approbation du Gouverneur en Conseil, deux des principales installations du Conseil, les ponts Jacques Cartier et Champlain, ont été transférées sans contre-partie aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours de l'année, des efforts concertés ont été déployés afin de contrôler les dépenses grâce à une planification et une budgétisation minutieuses. Sauf imprévu, le Conseil est en voie d'atteindre le but à long terme qu'il s'était fixé, soit de devenir entièrement autonome.

NATIONAL OFFICE
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

SIEGE SOCIAL
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 81,608	\$ 887,326
Investments	Placements	1,272,882	—
Accounts receivable	Comptes à recevoir	590,192	569,138
		<u>1,944,682</u>	<u>1,456,464</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	71,125	68,149
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	71,124	68,148
		<u>1</u>	<u>1</u>
		<u>\$1,944,683</u>	<u>\$1,456,465</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$1,377,927	\$ 976,836
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	566,756	479,629
		<u>\$1,944,683</u>	<u>\$1,456,465</u>

**PORT OF ST. JOHN'S, NFLD.
BALANCE SHEET as at December 31, 1978**

**PORT DE SAINT-JEAN, T.-N.
BILAN au 31 décembre 1978**

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 20,200	\$ 235,219
Investments	Placements	1,623,119	1,143,932
Accounts receivable	Comptes à recevoir	244,250	299,110
		<u>1,887,569</u>	<u>1,678,261</u>
Other	Autre		
Long-term accounts receivable	Comptes à recevoir à long terme	<u>75,035</u>	<u>—</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	15,151,826	14,770,381
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	<u>5,920,636</u>	<u>5,858,539</u>
		<u>9,231,190</u>	<u>8,911,842</u>
		<u>\$11,193,794</u>	<u>\$10,590,103</u>
LIABILITIES	PASSIF		
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 254,981	\$ 573,892
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	<u>15,005</u>	<u>8,100</u>
		<u>269,986</u>	<u>581,992</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	52,578	40,858
Loans and advances	Emprunts et avances	1,274,844	297,630
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	<u>75,003</u>	<u>—</u>
		<u>1,402,425</u>	<u>338,488</u>
		<u>1,672,411</u>	<u>920,480</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	11,585,318	11,585,318
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	<u>(2,063,935)</u>	<u>(1,915,695)</u>
		<u>9,521,383</u>	<u>9,669,623</u>
		<u>\$11,193,794</u>	<u>\$10,590,103</u>

PORT OF ST. JOHN'S, NFLD.
Statement of Operations
for the year ended December 31, 1978

PORT DE SAINT-JEAN, T.-N.
Etat de l'exploitation
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 414,663	\$ 283,145
Rentals	Locations	487,946	432,955
Shipping services and other	Services maritimes et autres	17,933	15,991
		<u>920,542</u>	<u>732,091</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	305,791	283,782
Purchased services	Services achetés	150,800	119,651
Energy and utilities	Energie et services publics	38,608	43,971
Depreciation	Amortissement	435,929	412,651
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	11,157	4,500
Other	Autres	177,393	166,547
		<u>1,119,678</u>	<u>1,031,102</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>199,136</u>	<u>299,011</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	75,003	18,755
Interest income	Revenus d'intérêts	(125,899)	(114,468)
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	1,832,110
		<u>(50,896)</u>	<u>1,736,397</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ 148,240</u>	<u>\$2,035,408</u>

**PORT OF ST. JOHN'S, NFLD.
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE SAINT-JEAN, T.-N.
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$1,915,695	\$ (119,713)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>148,240</u>	<u>2,035,408</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$2,063,935</u></u>	<u><u>\$1,915,695</u></u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$11,585,318	\$11,585,316
Assets contributed to the Board	Actifs d'apport	<u>—</u>	<u>2</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$11,585,318</u></u>	<u><u>\$11,585,318</u></u>

PORT OF HALIFAX
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE HALIFAX
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 610,324	\$ 159,133
Investments	Placements	4,909,932	691,561
Accounts receivable	Comptes à recevoir	2,187,318	1,060,950
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	59,926	75,765
		<u>7,767,500</u>	<u>1,987,409</u>
Other	Autre		
Long-term accounts receivable	Comptes à recevoir à long terme	<u>268,119</u>	<u>267,531</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	64,637,106	57,982,985
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	<u>35,843,257</u>	<u>34,904,177</u>
		<u>28,793,849</u>	<u>23,078,808</u>
		<u>\$36,829,468</u>	<u>\$25,333,748</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 5,295,950	\$ 1,109,449
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	628,494	110,514
		<u>5,924,444</u>	<u>1,219,963</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	573,930	505,715
Loans and advances	Emprunts et avances	12,596,975	34,755,922
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	1,480,687	25,021,145
		<u>14,651,592</u>	<u>60,282,782</u>
		<u>20,576,036</u>	<u>61,502,745</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	73,646,881	19,764,903
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	(57,393,449)	(55,933,900)
		<u>16,253,432</u>	<u>(36,168,997)</u>
		<u>\$36,829,468</u>	<u>\$25,333,748</u>

PORT OF HALIFAX
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE HALIFAX
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$2,466,511	\$ 2,493,793
Grain services	Services de grains	1,477,521	1,598,753
Rentals	Locations	1,393,299	1,435,534
Shipping services and other	Services maritimes et autres	519,656	464,911
		<u>5,856,987</u>	<u>5,992,991</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	3,009,843	3,110,003
Purchased services	Services achetés	512,787	292,973
Energy and utilities	Energie et services publics	603,792	635,156
Depreciation	Amortissement	1,000,703	1,054,140
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	1,396,455	932,709
Other	Autres	792,377	1,013,137
		<u>7,315,957</u>	<u>7,038,118</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>1,458,970</u>	<u>1,045,127</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	406,769	1,536,587
Interest income	Revenus d'intérêts	(65,147)	(42,262)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	93,736	—
Parliamentary appropriations	Crédits parlementaires	(434,779)	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	15,192,997
		<u>579</u>	<u>16,687,322</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$1,459,549</u>	<u>\$17,732,449</u>

PORT OF HALIFAX
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE HALIFAX
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$55,933,900	\$38,201,451
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>1,459,549</u>	<u>17,732,449</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$57,393,449</u>	<u>\$55,933,900</u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$19,764,903	\$19,764,883
Assets contributed to the Board	Actifs d'apport	2	20
Forgiveness of loans and interest in arrears	Radiation d'emprunts et d'intérêts arriérés	<u>53,881,976</u>	<u>—</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$73,646,881</u>	<u>\$19,764,903</u>

PORT OF SAINT JOHN, N.B.
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 272,917	\$ 221,653
Investments	Placements	4,708,177	2,147,999
Accounts receivable	Comptes à recevoir	1,302,012	1,442,567
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	30,734	65,888
		<u>6,313,840</u>	<u>3,878,107</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	87,196,394	83,464,632
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	<u>24,059,432</u>	<u>22,991,396</u>
		<u>63,136,962</u>	<u>60,473,236</u>
		<u>\$69,450,802</u>	<u>\$64,351,343</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 2,123,056	\$ 1,354,297
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	<u>1,050,000</u>	<u>1,115,760</u>
		<u>3,173,056</u>	<u>2,470,057</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	341,918	318,289
Finance provided by Province	Financement fourni par la province	24,343,475	24,763,184
Loans and advances	Emprunts et avances	21,628,947	50,040,166
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	<u>4,619,192</u>	<u>34,544,315</u>
		<u>50,933,532</u>	<u>109,665,954</u>
		<u>54,106,588</u>	<u>112,136,011</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	74,838,116	8,579,670
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	<u>(59,493,902)</u>	<u>(56,364,338)</u>
		<u>15,344,214</u>	<u>(47,784,668)</u>
		<u>\$69,450,802</u>	<u>\$64,351,343</u>

PORT OF SAINT JOHN, N.B.
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$3,647,627	\$ 3,724,093
Rentals	Locations	676,961	629,424
Shipping services and other	Services maritimes et autres	502,621	493,791
		<u>4,827,209</u>	<u>4,847,308</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	2,138,036	2,007,911
Purchased services	Services achetés	935,360	448,120
Energy and utilities	Energie et services publics	206,351	219,412
Depreciation	Amortissement	1,831,410	2,114,177
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	534,106	576,900
Other	Autres	1,012,476	872,744
		<u>6,657,739</u>	<u>6,239,264</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>1,830,530</u>	<u>1,391,956</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	1,563,086	2,317,755
Interest income	Revenus d'intérêts	(280,557)	(182,777)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	16,505	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	7,808,129
		<u>1,299,034</u>	<u>9,943,107</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$3,129,564</u>	<u>\$11,335,063</u>

**PORT OF SAINT JOHN, N.B.
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$56,364,338	\$45,029,275
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>3,129,564</u>	<u>11,335,063</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$59,493,902</u>	<u>\$56,364,338</u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ 8,579,670	\$7,212,165
Assets contributed to the Board	Actifs d'apport	—	1,367,505
Forgiveness of loans and interest in arrears	Radiation d'emprunts et d'intérêts arriérés	<u>66,258,446</u>	<u>—</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$74,838,116</u>	<u>\$8,579,670</u>

PORT OF BELLEDUNE
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE BELLEDUNE
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 16,840	\$ 43,257
Investments	Placements	260,157	150,679
Accounts receivable	Comptes à recevoir	113,710	63,303
		<u>390,707</u>	<u>257,239</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	2,420,420	2,420,420
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	717,795	657,979
		<u>1,702,625</u>	<u>1,762,441</u>
		<u>\$ 2,093,332</u>	<u>\$2,019,680</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 682	\$ 1,579
Long-term	A long terme		
Loans and advances	Emprunts et avances	2,340,875	2,340,875
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	780,264	629,455
		<u>3,121,139</u>	<u>2,970,330</u>
		<u>3,121,821</u>	<u>2,971,909</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	30,510	30,510
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	(1,058,999)	(982,739)
		<u>(1,028,489)</u>	<u>(952,229)</u>
		<u>\$ 2,093,332</u>	<u>\$2,019,680</u>

PORT OF BELLEDUNE
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE BELLEDUNE
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 33,832	\$ 21,188
Rentals	Locations	111,115	74,493
		<u>144,947</u>	<u>95,681</u>
Expenses	Dépenses		
Purchased services	Services achetés	4,467	750
Depreciation	Amortissement	59,816	59,816
Other	Autres	25,730	31,518
		<u>90,013</u>	<u>92,084</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>(54,934)</u>	<u>(3,597)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	150,810	150,810
Interest income	Revenus d'intérêts	(19,616)	(9,844)
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	338,371
		<u>131,194</u>	<u>479,337</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ 76,260</u>	<u>\$475,740</u>

**PORT OF BELLEDUNE
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE BELLEDUNE
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ 982,739	\$506,999
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	76,260	475,740
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$1,058,999</u>	<u>\$982,739</u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	<u>\$30,510</u>	<u>\$30,510</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$30,510</u>	<u>\$30,510</u>

PORT OF SEPT-ILES
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE SEPT-ILES
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 79,779	\$ 157,312
Investments	Placements	392,592	—
Accounts receivable	Comptes à recevoir	103,781	65,217
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	30,691	23,728
		<u>606,843</u>	<u>246,257</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	8,885,490	8,641,638
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	1,497,624	1,497,080
		<u>7,387,866</u>	<u>7,144,558</u>
		<u>\$ 7,994,709</u>	<u>\$ 7,390,815</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 300,801	\$ 205,978
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	37,398	11,398
		<u>338,199</u>	<u>217,376</u>
Long-term	A long terme		
Loans and advances	Emprunts et avances	2,662,869	1,994,388
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	310,320	106,063
		<u>2,973,189</u>	<u>2,100,451</u>
		<u>3,311,388</u>	<u>2,317,827</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	6,344,499	6,344,499
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	(1,661,178)	(1,271,511)
		<u>4,683,321</u>	<u>5,072,988</u>
		<u>\$ 7,994,709</u>	<u>\$ 7,390,815</u>

PORT OF SEPT-ILES
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE SEPT-ILES
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$547,748	\$ 541,073
Rentals	Locations	122,868	131,795
Shipping services and other	Services maritimes et autres	3,114	3,844
		<u>673,730</u>	<u>676,712</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	201,615	198,164
Purchased services	Services achetés	102,937	89,946
Energy and utilities	Energie et services publics	22,462	31,262
Depreciation	Amortissement	321,128	401,240
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	26,000	26,000
Other	Autres	207,801	(95,098)
		<u>881,943</u>	<u>651,514</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>208,213</u>	<u>(25,198)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	204,258	71,742
Interest income	Revenus d'intérêts	(22,804)	(5,207)
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	(158,677)
		<u>181,454</u>	<u>(92,142)</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$389,667</u>	<u>\$(117,340)</u>

PORT OF SEPT-ILES
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE SEPT-ILES
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$1,271,511	\$1,388,851
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	389,667	(117,340)
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$1,661,178</u>	<u>\$1,271,511</u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$6,344,499	\$6,344,499
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$6,344,499</u>	<u>\$6,344,499</u>

PORT OF CHICOUTIMI
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE CHICOUTIMI
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 91,257	\$ 206,348
Investments	Placements	2,792,821	2,428,103
Accounts receivable	Comptes à recevoir	99,162	70,194
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	5,498	7,266
		<u>2,988,738</u>	<u>2,711,911</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	7,350,141	7,218,041
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	3,050,140	2,965,120
		<u>4,300,001</u>	<u>4,252,921</u>
		<u>\$7,288,739</u>	<u>\$6,964,832</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 119,558	\$ 336,534
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	94,076	58,076
		<u>213,634</u>	<u>394,610</u>
Long-term	A long terme		
Loans and advances	Emprunts et avances	790,630	4,620,917
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	71,872	4,636,480
		<u>862,502</u>	<u>9,257,397</u>
		<u>1,076,136</u>	<u>9,652,007</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	8,926,164	459,398
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	(2,713,561)	(3,146,573)
		<u>6,212,603</u>	<u>(2,687,175)</u>
		<u>\$ 7,288,739</u>	<u>\$ 6,964,832</u>

PORT OF CHICOUTIMI
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE CHICOUTIMI
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 457,709	\$ 333,824
Rentals	Locations	207,747	164,493
Shipping services and other	Services maritimes et autres	15,811	15,647
		<u>681,267</u>	<u>513,964</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	142,343	142,998
Purchased services	Services achetés	28,557	6,842
Energy and utilities	Energie et services publics	5,924	4,552
Depreciation	Amortissement	86,170	99,925
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	36,000	35,000
Other	Autres	64,959	67,422
		<u>363,953</u>	<u>356,739</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>(317,314)</u>	<u>(157,225)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	71,872	171,910
Interest income	Revenus d'intérêts	(214,102)	(204,038)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	26,532	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	1,365,797
		<u>(115,698)</u>	<u>1,333,669</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u><u>\$(433,012)</u></u>	<u><u>\$1,176,444</u></u>

PORT OF CHICOUTIMI
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE CHICOUTIMI
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$3,146,573	\$1,970,129
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	(433,012)	1,176,444
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$2,713,561</u>	<u>\$3,146,573</u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ 459,398	\$459,398
Forgiveness of loans and interest in arrears	Radiation d'emprunts et d'intérêts arriérés	8,466,766	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$8,926,164</u>	<u>\$459,398</u>

PORT OF BAIE DES HA! HA!
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE BAIE DES HA! HA!
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 20,293	\$31,259
Investments	Placements	104,590	48,849
Accounts receivable	Comptes à recevoir	5,549	6,951
		<u>130,432</u>	<u>87,059</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	3,540	8,540
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	1,417	6,063
		<u>2,123</u>	<u>2,477</u>
		<u>\$132,555</u>	<u>\$89,536</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 2,239	\$ 1,932
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	5,002	5,002
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	125,314	82,602
		<u>130,316</u>	<u>87,604</u>
		<u>\$132,555</u>	<u>\$89,536</u>

PORT OF BAIE DES HA! HA!
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE BAIE DES HA! HA!
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 72,407	\$ 70,964
Rentals	Locations	300	300
Shipping services and other	Services maritimes et autres	—	38,818
		<u>72,707</u>	<u>110,082</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	1,375	1,475
Purchased services	Services achetés	10,266	239
Depreciation	Amortissement	354	352
Other	Autres	<u>25,478</u>	<u>30,988</u>
		<u>37,473</u>	<u>33,054</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>(35,234)</u>	<u>(77,028)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest income	Revenus d'intérêts	(7,478)	(1,338)
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	4,420
		<u>(7,478)</u>	<u>3,082</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u><u>\$(42,712)</u></u>	<u><u>\$ (73,946)</u></u>

**PORT OF BAIE DES HA! HA!
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE BAIE DES HA! HA!
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ (82,602)	\$ (8,656)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>(42,712)</u>	<u>(73,946)</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$(125,314)</u></u>	<u><u>\$(82,602)</u></u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ÉTAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	<u>\$5,002</u>	<u>\$5,002</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$5,002</u></u>	<u><u>\$5,002</u></u>

PORT OF QUEBEC
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE QUEBEC
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 256,092	\$ 284,917
Investments	Placements	11,274,343	10,276,281
Accounts receivable	Comptes à recevoir	805,359	841,740
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	182,463	186,879
		<u>12,518,257</u>	<u>11,589,817</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	64,443,250	63,575,671
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	34,567,803	33,705,406
		<u>29,875,447</u>	<u>29,870,265</u>
		<u>\$ 42,393,704</u>	<u>\$ 41,460,082</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 1,664,272	\$ 1,303,341
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	756,254	895,150
		<u>2,420,526</u>	<u>2,198,491</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	579,000	543,000
Loans and advances	Emprunts et avances	—	52,075,242
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	—	51,697,853
		<u>579,000</u>	<u>104,316,095</u>
		<u>2,999,526</u>	<u>106,514,586</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	107,251,631	3,478,536
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	(67,857,453)	(68,533,040)
		<u>39,394,178</u>	<u>(65,054,504)</u>
		<u>\$ 42,393,704</u>	<u>\$ 41,460,082</u>

PORT OF QUEBEC
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE QUEBEC
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$2,611,306	\$ 2,604,042
Rentals	Locations	2,643,257	2,367,009
Shipping services and other	Services maritimes et autres	870,492	661,748
		<u>6,125,055</u>	<u>5,632,799</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	2,583,757	2,603,000
Purchased services	Services achetés	471,171	100,229
Energy and utilities	Energie et services publics	729,370	567,825
Depreciation	Amortissement	921,950	968,979
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	705,875	538,957
Other	Autres	870,843	807,100
		<u>6,282,966</u>	<u>5,586,090</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>157,911</u>	<u>(46,709)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	—	2,129,325
Interest income	Revenus d'intérêts	(898,718)	(867,613)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	65,220	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	11,076,074
		<u>(833,498)</u>	<u>12,337,786</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ (675,587)</u>	<u>\$12,291,077</u>

PORT OF QUEBEC
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE QUEBEC
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$68,533,040	\$56,241,963
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	(675,587)	12,291,077
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$67,857,453</u>	<u>\$68,533,040</u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ 3,478,536	\$3,478,536
Forgiveness of loans and interest in arrears	Radiation d'emprunts et d'intérêts arriérés	103,773,095	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$107,251,631</u>	<u>\$3,478,536</u>

PORT OF TROIS-RIVIERES
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE TROIS-RIVIERES
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 192,513	\$ 112,901
Investments	Placements	10,769,442	10,314,314
Accounts receivable	Comptes à recevoir	139,425	157,290
		<u>11,101,380</u>	<u>10,584,505</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	10,831,726	10,552,173
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	5,990,137	6,141,024
		<u>4,841,589</u>	<u>4,411,149</u>
		<u>\$15,942,969</u>	<u>\$14,995,654</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 219,605	\$ 294,173
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	18,867	15,383
		<u>238,472</u>	<u>309,556</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	39,080	—
Loans and advances	Emprunts et avances	—	3,987,356
		<u>39,080</u>	<u>3,987,356</u>
		<u>277,552</u>	<u>4,296,912</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	4,719,878	732,522
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	10,945,539	9,966,220
		<u>15,665,417</u>	<u>10,698,742</u>
		<u>\$15,942,969</u>	<u>\$14,995,654</u>

PORT OF TROIS-RIVIERES
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE TROIS-RIVIERES
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 863,580	\$ 699,341
Rentals	Locations	319,615	294,452
Shipping services and other	Services maritimes et autres	30,770	30,158
		<u>1,213,965</u>	<u>1,023,951</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	210,097	191,831
Purchased services	Services achetés	213,656	609,034
Energy and utilities	Energie et services publics	39,465	31,347
Depreciation	Amortissement	147,865	133,548
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	192,733	156,956
Other	Autres	114,856	116,214
		<u>918,672</u>	<u>1,238,930</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>(295,293)</u>	<u>214,979</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	—	109,652
Interest income	Revenus d'intérêts	(825,168)	(728,887)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	141,142	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	1,275,097
		<u>(684,026)</u>	<u>655,862</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u><u>\$(979,319)</u></u>	<u><u>\$ 870,841</u></u>

PORT OF TROIS-RIVIERES
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE TROIS-RIVIERES
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ (9,966,220)	\$(10,837,061)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	(979,319)	870,841
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$(10,945,539)</u>	<u>\$ (9,966,220)</u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ 732,522	\$ 732,522
Forgiveness of loans and interest in arrears	Radiation d'emprunts et d'intérêts arriérés	3,987,356	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$4,719,878</u>	<u>\$732,522</u>

PORT OF MONTREAL
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE MONTREAL
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 824,351	\$ 1,297,064
Investments	Placements	52,023,859	53,342,774
Accounts receivable	Comptes à recevoir	6,923,614	5,895,202
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	907,178	1,139,537
		<u>60,679,002</u>	<u>61,674,577</u>
Other	Autre		
Long-term accounts receivable	Comptes à recevoir à long terme	<u>1,239,992</u>	<u>1,275,281</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	198,046,644	193,660,879
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	<u>112,260,997</u>	<u>110,891,849</u>
		85,785,647	82,769,030
		<u>\$ 147,704,641</u>	<u>\$ 145,718,888</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 6,211,681	\$ 4,066,206
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	<u>12,465,026</u>	<u>8,627,428</u>
		<u>18,676,707</u>	<u>12,693,634</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	4,262,000	4,555,500
Loans and advances	Emprunts et avances	142,465,832	142,465,832
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	<u>87,133,757</u>	<u>81,619,673</u>
		<u>233,861,589</u>	<u>228,641,005</u>
		<u>252,538,296</u>	<u>241,334,639</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	19,243,083	19,243,083
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	<u>(124,076,738)</u>	<u>(114,858,834)</u>
		<u>(104,833,655)</u>	<u>(95,615,751)</u>
		<u>\$147,704,641</u>	<u>\$145,718,888</u>

PORT OF MONTREAL
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE MONTREAL
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 9,677,939	\$ 8,542,343
Grain services	Services de grains	11,588,774	11,266,003
Rentals	Locations	4,350,811	4,111,503
Shipping services and other	Services maritimes et autres	3,453,422	1,998,844
		<u>29,070,946</u>	<u>25,918,693</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	17,813,800	19,620,859
Purchased services	Services achetés	1,834,608	1,901,877
Energy and utilities	Energie et services publics	1,319,447	1,204,365
Depreciation	Amortissement	4,974,762	2,959,251
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	5,800,101	4,019,708
Other	Autres	3,102,158	268,673
		<u>34,844,876</u>	<u>29,974,733</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>5,773,930</u>	<u>4,056,040</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	5,514,084	5,514,084
Interest income	Revenus d'intérêts	(4,037,549)	(3,579,045)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	1,967,439	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	44,974,499
		<u>3,443,974</u>	<u>46,909,538</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ 9,217,904</u>	<u>\$50,965,578</u>

PORT OF MONTREAL
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE MONTREAL
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$114,858,834	\$ 63,893,256
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	9,217,904	50,965,578
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$124,076,738</u>	<u>\$114,858,834</u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$19,243,083	\$19,243,083
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$19,243,083</u>	<u>\$19,243,083</u>

PRESCOTT ELEVATOR
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

ELEVATEUR DE PRESCOTT
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 35,202	\$ 265,157
Investments	Placements	9,527,637	8,837,254
Accounts receivable	Comptes à recevoir	316,900	301,218
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	65,106	52,890
		<u>9,944,845</u>	<u>9,456,519</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	9,021,439	8,572,891
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	6,073,827	5,903,163
		<u>2,947,612</u>	<u>2,669,728</u>
		<u>\$12,892,457</u>	<u>\$12,126,247</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 332,122	\$ 234,650
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	164,855	143,577
		<u>496,977</u>	<u>378,227</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	4,961,299	4,961,299
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	7,434,181	6,786,721
		<u>12,395,480</u>	<u>11,748,020</u>
		<u>\$12,892,457</u>	<u>\$12,126,247</u>

PRESCOTT ELEVATOR
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

ELEVATEUR DE PRESCOTT
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 112,181	\$ 129,670
Grain services	Services de grains	1,183,167	1,570,970
Rentals	Locations	53,160	45,342
Shipping services and other	Services maritimes et autres	40,021	25,023
		<u>1,388,529</u>	<u>1,771,005</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	891,432	919,299
Purchased services	Services achetés	70,210	73,407
Energy and utilities	Energie et services publics	75,842	81,593
Depreciation	Amortissement	173,404	152,595
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	143,227	132,009
Other	Autres	129,625	160,720
		<u>1,483,740</u>	<u>1,519,623</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>95,211</u>	<u>(251,382)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	—	3,503
Interest income	Revenus d'intérêts	(754,493)	(730,758)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	11,822	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	2,627,069
		<u>(742,671)</u>	<u>1,899,814</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ (647,460)</u>	<u>\$1,648,432</u>

**PRESCOTT ELEVATOR
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**ELEVATEUR DE PRESCOTT
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$(6,786,721)	\$(8,435,153)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>(647,460)</u>	<u>1,648,432</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$(7,434,181)</u></u>	<u><u>\$(6,786,721)</u></u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	<u>\$4,961,299</u>	<u>\$4,961,299</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$4,961,299</u></u>	<u><u>\$4,961,299</u></u>

PORT COLBORNE ELEVATOR
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

ELEVATEUR DE PORT COLBORNE
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 89,355	\$ 357,733
Investments	Placements	3,717,819	3,877,151
Accounts receivable	Comptes à recevoir	136,221	121,151
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	64,737	53,349
		<u>4,008,132</u>	<u>4,409,384</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	4,281,016	3,922,486
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	3,182,993	3,042,926
		<u>1,098,023</u>	<u>879,560</u>
		<u>\$5,106,155</u>	<u>\$5,288,944</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 72,130	\$ 332,245
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	140,517	108,317
		<u>212,647</u>	<u>440,562</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	80,000	80,998
		<u>292,647</u>	<u>521,560</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	2,370,218	2,370,218
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	2,443,290	2,397,166
		<u>4,813,508</u>	<u>4,767,384</u>
		<u>\$5,106,155</u>	<u>\$5,288,944</u>

**PORT COLBORNE ELEVATOR
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978**

**ELEVATEUR DE PORT COLBORNE
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 29,162	\$ 43,046
Grain services	Services de grains	713,488	1,129,778
Rentals	Locations	2,413	2,660
Shipping services and other	Services maritimes et autres	1,673	5,272
		<u>746,736</u>	<u>1,180,756</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	656,075	634,074
Purchased services	Services achetés	41,099	41,356
Energy and utilities	Energie et services publics	27,565	12,620
Depreciation	Amortissement	140,067	98,826
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	118,000	108,499
Other	Autres	38,201	355,107
		<u>1,021,007</u>	<u>1,250,482</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>274,271</u>	<u>69,726</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest income	Revenus d'intérêts	(326,695)	(298,328)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	6,300	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	591,615
		<u>(320,395)</u>	<u>293,287</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ (46,124)</u>	<u>\$ 363,013</u>

**PORT COLBORNE ELEVATOR
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**ELEVATEUR DE PORT COLBORNE
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$(2,397,166)	\$(2,760,179)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	(46,124)	363,013
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$(2,443,290)</u>	<u>\$(2,397,166)</u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$2,370,218	\$2,370,218
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$2,370,218</u>	<u>\$2,370,218</u>

PORT OF CHURCHILL
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE CHURCHILL
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 403,481	\$ 740,611
Investments	Placements	3,949,227	2,166,023
Accounts receivable	Comptes à recevoir	266,076	174,160
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	105,188	113,645
		<u>4,723,972</u>	<u>3,194,439</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	25,151,258	21,422,809
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	15,002,602	14,657,088
		<u>10,148,656</u>	<u>6,765,721</u>
		<u>\$ 14,872,628</u>	<u>\$ 9,960,160</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 666,748	\$ 428,201
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	119,200	137,197
		<u>785,948</u>	<u>565,398</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	140,000	141,674
Loans and advances	Emprunts et avances	8,666,220	12,894,965
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	1,280,819	7,572,438
		<u>10,087,039</u>	<u>20,609,077</u>
		<u>10,872,987</u>	<u>21,174,475</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	28,538,293	12,947,802
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	<u>(24,538,652)</u>	<u>(24,162,117)</u>
		<u>3,999,641</u>	<u>(11,214,315)</u>
		<u>\$ 14,872,628</u>	<u>\$ 9,960,160</u>

PORT OF CHURCHILL
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE CHURCHILL
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 185,578	\$ 218,928
Grain services	Services de grains	2,604,264	3,798,386
Rentals	Locations	175,597	131,763
Shipping services and other	Services maritimes et autres	929,793	1,071,263
		<u>3,895,232</u>	<u>5,220,340</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	1,714,674	1,741,452
Purchased services	Services achetés	514,165	591,322
Energy and utilities	Energie et services publics	455,722	414,472
Depreciation	Amortissement	494,417	719,271
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	431,309	356,531
Other	Autres	397,694	312,137
		<u>4,007,981</u>	<u>4,135,185</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>112,749</u>	<u>(1,085,155)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	441,583	785,115
Interest income	Revenus d'intérêts	(188,602)	(72,150)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	10,805	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	6,481,579
		<u>263,786</u>	<u>7,194,544</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ 376,535</u>	<u>\$ 6,109,389</u>

**PORT OF CHURCHILL
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE CHURCHILL
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$24,162,117	\$18,052,728
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	376,535	6,109,389
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$24,538,652</u>	<u>\$24,162,117</u>

**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$12,947,802	\$12,947,802
Forgiveness of loans and interest in arrears	Radiation d'emprunts et d'intérêts arriérés	15,590,491	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$28,538,293</u>	<u>\$12,947,802</u>

PORT OF VANCOUVER
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE VANCOUVER
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 343,319	\$ 2,675,630
Investments	Placements	25,512,716	16,689,368
Accounts receivable	Comptes à recevoir	4,739,313	3,911,017
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	336,615	313,055
		<u>30,931,963</u>	<u>23,589,070</u>
Other	Autre		
Long-term accounts receivable	Comptes à recevoir à long terme	<u>6,405,154</u>	<u>6,668,770</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	124,191,358	122,109,814
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	35,116,466	32,664,602
		<u>89,074,892</u>	<u>89,445,212</u>
		<u>\$126,412,009</u>	<u>\$119,703,052</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 4,314,628	\$ 8,956,172
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	5,898,769	7,175,421
		<u>10,213,397</u>	<u>16,131,593</u>
Long-term	A long terme		
Accrued employee benefits	Avantages sociaux courus	423,497	391,244
Loans and advances	Emprunts et avances	81,698,379	74,786,456
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	16,793,586	11,653,219
		<u>98,915,462</u>	<u>86,830,919</u>
		<u>109,128,859</u>	<u>102,962,512</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	7,732,935	7,628,134
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	9,550,215	9,112,406
		<u>17,283,150</u>	<u>16,740,540</u>
		<u>\$126,412,009</u>	<u>\$119,703,052</u>

PORT OF VANCOUVER
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978

PORT DE VANCOUVER
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 1,174,372	\$ 1,013,409
Container services	Services de conteneurs	34,882,478	31,283,816
Rentals	Locations	7,197,885	6,400,397
Shipping services and other	Services maritimes et autres	667,646	543,546
		<u>43,922,381</u>	<u>39,241,168</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	4,654,424	4,667,770
Purchased services	Services achetés	27,530,827	24,971,233
Energy and utilities	Energie et services publics	556,513	494,662
Depreciation	Amortissement	2,852,448	2,499,759
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	2,335,000	2,300,359
Other	Autres	1,804,563	1,859,222
		<u>39,733,775</u>	<u>36,793,005</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenu)	<u>(4,188,606)</u>	<u>(2,448,163)</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	5,140,367	4,962,070
Interest income	Revenus d'intérêts	(2,130,240)	(1,537,851)
Loss on disposal of investments	Perte reliée à l'aliénation des placements	740,670	—
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	9,222,755
		<u>3,750,797</u>	<u>12,646,974</u>
Net loss (income) before extraordinary item	Perte nette (revenu) avant le poste extraordinaire	(437,809)	10,198,811
Forgiveness of debt relating to Burrard Inlet	Remise de la dette concernant Burrard Inlet	—	(6,854,752)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$ (437,809)</u>	<u>\$ 3,344,059</u>

PORT OF VANCOUVER
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978

PORT DE VANCOUVER
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$(9,112,406)	\$(12,456,465)
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>(437,809)</u>	<u>3,344,059</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$(9,550,215)</u></u>	<u><u>\$ (9,112,406)</u></u>

STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978

ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$7,628,134	\$7,628,134
Assets contributed to the Board	Actifs d'apport	104,801	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u><u>\$7,732,935</u></u>	<u><u>\$7,628,134</u></u>

PORT OF PRINCE RUPERT
BALANCE SHEET as at December 31, 1978

PORT DE PRINCE RUPERT
BILAN au 31 décembre 1978

ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 41,747	\$ (106,374)
Investments	Placements	344,034	—
Accounts receivable	Comptes à recevoir	127,298	566,707
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	2,997	—
		<u>516,076</u>	<u>460,333</u>
Fixed	Immobilisations		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	26,001,103	25,124,617
Less: Accumulated depreciation	Moins: Amortissement accumulé	1,575,494	1,073,377
		<u>24,425,609</u>	<u>24,051,240</u>
		<u>\$24,941,685</u>	<u>\$24,511,573</u>
LIABILITIES	PASSIF	1978	1977
Current	A court terme		
Accounts payable and accrued liabilities	Comptes à payer et frais courus	\$ 380,033	\$ 966,967
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	6,099	11,578
		<u>386,132</u>	<u>978,545</u>
Long-term	A long terme		
Loans and advances	Emprunts et avances	25,198,751	23,673,751
Interest in arrears on loans	Intérêts arriérés sur emprunts	6,197,348	3,990,332
		<u>31,396,099</u>	<u>27,664,083</u>
		<u>31,782,231</u>	<u>28,642,628</u>
EQUITY OF CANADA	AVOIR DU CANADA		
Contributed capital	Capital d'apport	678,275	678,275
(Deficit) Surplus	(Déficit) Surplus	(7,518,821)	(4,809,330)
		<u>(6,840,546)</u>	<u>(4,131,055)</u>
		<u>\$24,941,685</u>	<u>\$24,511,573</u>

**PORT OF PRINCE RUPERT
STATEMENT OF OPERATIONS
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE PRINCE RUPERT
ETAT DE L'EXPLOITATION
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 241,640	\$ 91,161
Grain services	Services de grains	86,260	—
Container services	Services de conteneurs	779,400	117,577
Rentals	Locations	62,440	86,245
Shipping services and other	Services maritimes et autres	32,385	5,344
		<u>1,202,125</u>	<u>300,327</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	152,050	144,723
Purchased services	Services achetés	798,862	128,002
Energy and utilities	Energie et services publics	22,580	14,832
Depreciation	Amortissement	532,251	523,619
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	51,600	130,103
Other	Autres	191,145	252,307
		<u>1,748,488</u>	<u>1,193,586</u>
Operating loss (income)	Perte d'exploitation (revenus)	<u>546,363</u>	<u>893,259</u>
Other (income) expense	Autres dépenses (revenus)		
Interest expense	Dépenses d'intérêts	2,207,016	1,896,792
Interest income	Revenus d'intérêts	(14,139)	—
Parliamentary appropriations	Crédits parlementaires	(29,749)	(510,000)
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	(174,681)
		<u>2,163,128</u>	<u>1,212,111</u>
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>\$2,709,491</u>	<u>\$2,105,370</u>

**PORT OF PRINCE RUPERT
STATEMENT OF DEFICIT (SURPLUS)
for the year ended December 31, 1978**

**PORT DE PRINCE RUPERT
ETAT DU DEFICIT (SURPLUS)
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$4,809,330	\$2,703,960
Net loss (income)	Perte nette (revenu)	<u>2,709,491</u>	<u>2,105,370</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$7,518,821</u>	<u>\$4,809,330</u>

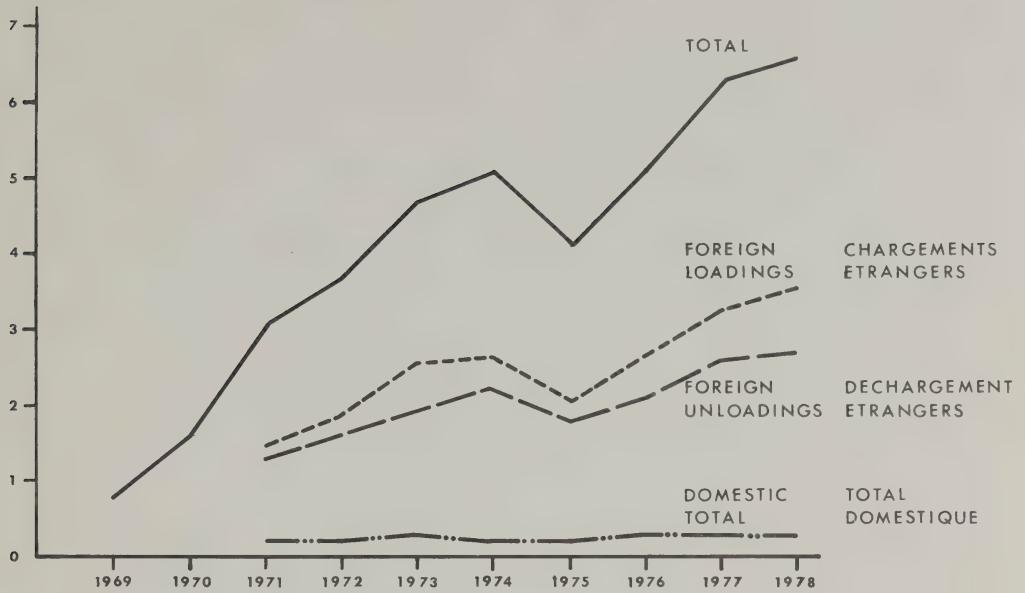
**STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL
for the year ended December 31, 1978**

**ETAT DU CAPITAL D'APPORT
pour l'année terminée le 31 décembre 1978**

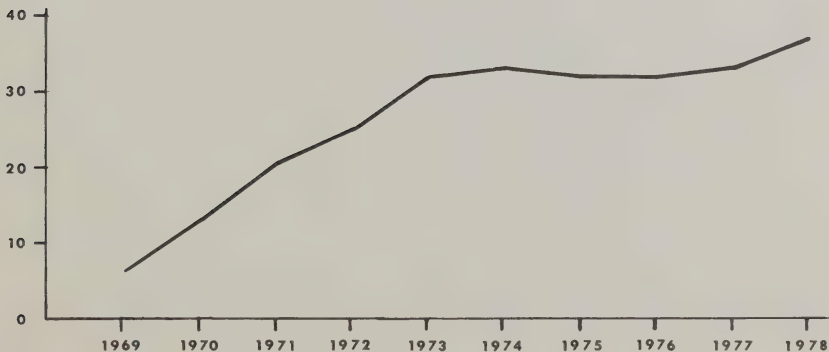
		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$678,275	\$678,224
Assets contributed to the Board	Actifs d'apport	<u>—</u>	<u>51</u>
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$678,275</u>	<u>\$678,275</u>

CONTAINER TRAFFIC THROUGH N.H.B. PORTS, 1969 TO 1978
TRAFIC CONTENEURISE VIA LES PORTS DU C.P.N., 1969 A 1978

(MILLIONS OF TONNES - MILLIONS DE TONNES)

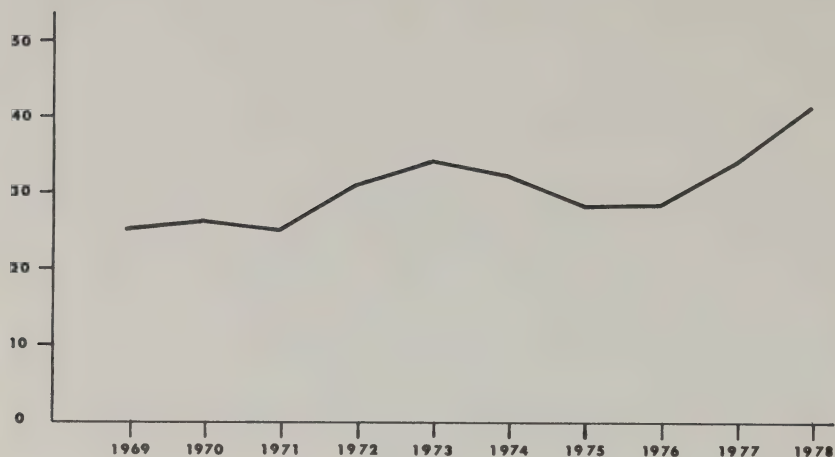


CONTAINER TRAFFIC AS PERCENTAGE OF GENERAL CARGO
TRAFIC CONTENEURISE, EXPRIME EN POURCENTAGE DE LA MARCHANDISE GENERALE



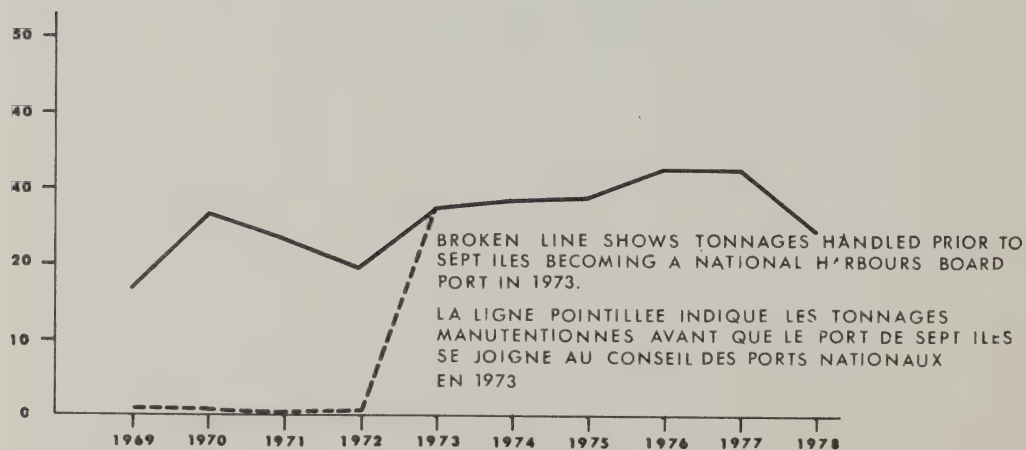
PETROLEUM PRODUCTS - PRODUITS PETROLIERS

(MILLIONS OF TONNES — MILLIONS DE TONNES)



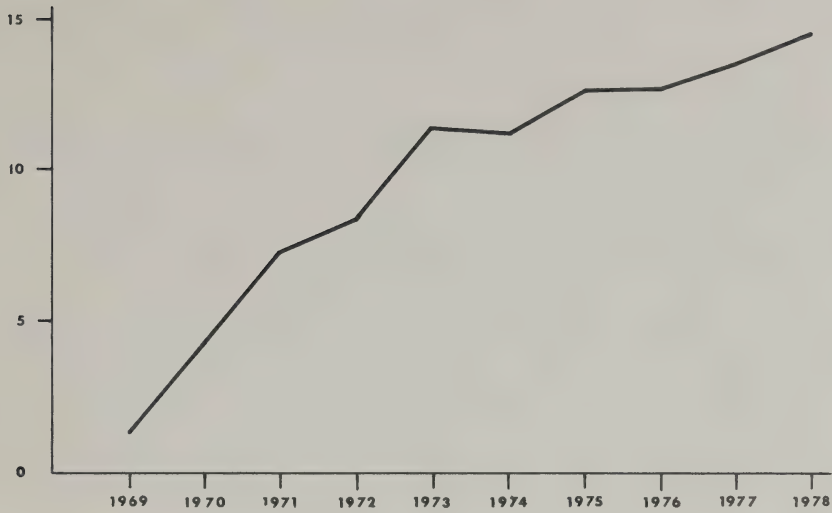
IRON ORE AND CONCENTRATES - MINERAIS ET CONCENTRES DE FER

(MILLIONS OF TONNES — MILLIONS DE TONNES)



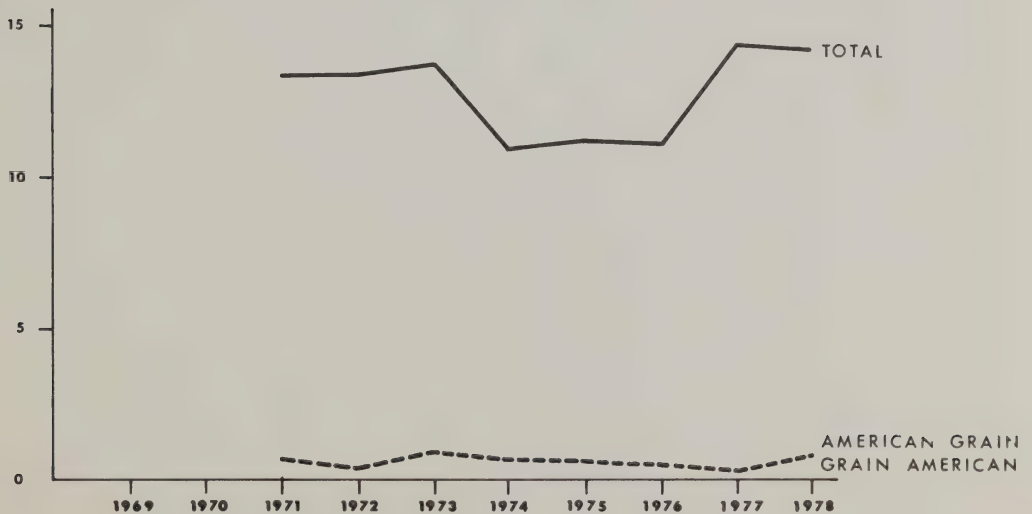
COAL - CHARBON

(MILLIONS OF TONNES - MILLIONS DE TONNES)



GRAIN EXPORTS - EXPORTATIONS DE GRAIN

(MILLIONS OF TONNES - MILLIONS DE TONNES)



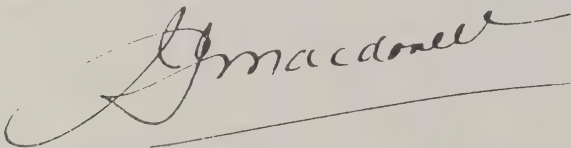
AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Otto E. Lang, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa, Ontario.

I have examined the balance sheet of the National Harbours Board as at December 31, 1978 and the statements of operations, deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Board as at December 31, 1978 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Board, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.



Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
February 15, 1979

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Otto E. Lang, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

J'ai vérifié le bilan du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1978 ainsi que l'état de l'exploitation, l'état du déficit, l'état du capital d'apport et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'année terminée à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière du Conseil au 31 décembre 1978 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'année terminée à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

De plus, je déclare que le Conseil, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le Vérificateur général du Canada

Ottawa (Ontario)
le 15 février 1979

NATIONAL HARBOURS BOARD/CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

(Established by the National Harbours Board Act)

(Constitué en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux)

Balance Sheet as at December 31, 1978
(\$000's)

Bilan au 31 décembre 1978
(\$000)

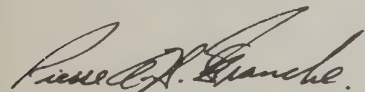
ASSETS	ACTIF	1978	1977
Current	A court terme		
Cash	Encaisse	\$ 3,379	\$ 8,462
Investments (market value: 1978 — \$131,979, 1977 — \$112,422)	Placements (valeur au marché: 1978 — \$131,979, 1977 — \$112,422)	133,183	114,949
Accounts receivable	Comptes à recevoir	17,674	15,240
Materials and supplies	Matériaux et fournitures	1,791	2,032
		<u>156,027</u>	<u>140,683</u>
Long-term accounts receivable (Note 3)	Comptes à recevoir à long terme (Note 3)	<u>7,988</u>	<u>8,212</u>
Fixed (Note 5)	Immobilisations (Note 5)		
Land and harbour facilities	Terrains et installations portuaires	647,684	700,402
Less: Accumulated depreciation	Moins: amortissement accumulé	<u>284,932</u>	<u>324,621</u>
		<u>362,752</u>	<u>375,781</u>
		<u>\$526,767</u>	<u>\$524,676</u>

The accompanying notes and Schedule 1
are an integral part of the
financial statements.

Les notes ci-jointes et l'annexe 1
font partie intégrante
des états financiers.

Approved by the Board:

Approuvé par le Conseil:



Chairman/Président Pierre A. H. Franche



Vice-Chairman/Vice-président J. Auger

LIABILITIES**Current**

Accounts payable and accrued liabilities
 Grants in lieu of municipal
 taxes

Long-term

Accrued employee benefits
 Financing provided by province
 (Note 7)
 Loans and advances (Note 8)
 Interest in arrears on loans
 (Note 8)

EQUITY OF CANADA

Contributed capital
 Deficit

PASSIF**A court terme**

Comptes à payer et frais courus
 Subventions tenant lieu de taxes
 municipales

A long terme

Avantages sociaux courus
 Financement fourni par une province
 (Note 7)
 Emprunts et avances (Note 8)
 Intérêts arriérés sur emprunts
 (Note 8)

AVOIR DU CANADA

Capital d'apport
 Déficit

1978**1977**

\$ 22,910	\$ 22,311
21,229	18,274
<u>44,139</u>	<u>40,585</u>

7,224	7,200
24,343	24,763
299,324	470,176
118,743	256,844
<u>449,634</u>	<u>758,983</u>
<u>493,773</u>	<u>799,568</u>

350,872	98,809
(317,878)	(373,701)
32,994	(274,892)
<u>\$ 526,767</u>	<u>\$ 524,676</u>

NATIONAL HARBOURS BOARD/CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Statement of Operations for the year ended December 31, 1978 (\$000's)

Etat de l'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1978 (\$000)

		1978	1977
Revenue	Revenus		
Harbour services	Services portuaires	\$ 22,536	\$ 20,810
Grain services	Services de grains	17,654	19,364
Container services	Services de conteneurs	35,662	31,401
Rentals	Locations	17,805	16,308
Shipping services and other	Services maritimes et autres	7,086	5,375
		<u>100,743</u>	<u>93,258</u>
Expenses	Dépenses		
Salaries and employee benefits	Salaires et avantages sociaux	36,880	38,339
Purchased services	Services achetés	34,150	30,101
Energy and utilities	Energie et services d'utilité publique	4,104	3,756
Depreciation	Amortissement	13,968	12,174
Grants in lieu of municipal taxes	Subventions tenant lieu de taxes municipales	11,782	9,318
Other	Autres	5,625	3,445
		<u>106,509</u>	<u>97,133</u>
Operating loss	Perte d'exploitation	<u>5,766</u>	<u>3,875</u>
Other (income) expense	Autres (revenus) dépenses		
Interest expense	Dépenses d'intérêt	15,775	19,668
Interest income	Revenus d'intérêt	(9,911)	(8,373)
Loss on disposal of investments	Perte sur aliénation de placements	3,080	—
Parliamentary appropriations	Crédits parlementaires	(465)	(510)
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	102,458
		<u>8,479</u>	<u>113,243</u>
Loss from continuing operations before extraordinary item	Perte sur activités permanentes avant le poste extraordinaire	14,245	117,118
Loss on discontinued operations (Note 2)	Perte sur activités terminées (Note 2)	<u>2,380</u>	<u>34,928</u>
Net loss before extraordinary item	Perte nette avant le poste extraordinaire	16,625	152,046
Forgiveness of debt relating to Burrard Inlet	Radiation de la dette pour la traverse de Burrard Inlet	—	(6,855)
Net loss	Perte nette	<u>\$ 16,625</u>	<u>\$145,191</u>
The accompanying notes and Schedule 1 are an integral part of the financial statements.	Les notes ci-jointes et l'annexe 1 font partie intégrante des états financiers.		

NATIONAL HARBOURS BOARD / CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Statement of Deficit for the year ended December 31, 1978 (\$000's)

Etat du déficit pour l'année terminée le 31 décembre 1978 (\$000)

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$373,701	\$228,510
Net loss	Perte nette	16,625	145,191
Excess of liabilities over assets transferred to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (Note 2)	Excédent du passif sur l'actif transféré à Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (Note 2)	(72,448)	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$317,878</u>	<u>\$373,701</u>

Statement of Contributed Capital for the year ended December 31, 1978 (\$000's)

Etat du capital d'apport pour l'année terminée le 31 décembre 1978 (\$000)

		1978	1977
Balance at beginning of the year	Solde au début de l'année	\$ 98,809	\$97,442
Assets contributed to the Board	Actifs d'apport	105	1,367
Forgiveness of loans and related interest in arrears (Note 8)	Radiation d'emprunts et intérêts arriérés correspondants (Note 8)	251,958	—
Balance at end of the year	Solde à la fin de l'année	<u>\$350,872</u>	<u>\$98,809</u>

The accompanying notes and Schedule 1 are an integral part of the financial statements.

Les notes ci-jointes et l'annexe 1 font partie intégrante des états financiers.

NATIONAL HARBOURS BOARD / CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1978 (\$000's)

Etat de l'évolution de la situation financière pour l'année terminée le 31 décembre 1978 (\$000)

		1978	1977
Source of funds	Provenance des fonds		
Net loss before extraordinary item	Perte nette avant le poste extraordinaire	\$ (16,625)	\$(152,046)
Less: items not requiring an outlay of funds	Moins: éléments n'exigeant pas de sortie de fonds		
Loan interest deferred	Intérêt sur emprunts reportés	18,397	19,076
Depreciation	Amortissement	14,926	13,204
Special depreciation charge	Imputation spéciale d'amortissement	—	133,642
Other	Autres	302	598
		<u>297,946</u>	<u>34,779</u>
Funds provided by operations	Fonds provenant de l'exploitation	17,000	14,474
Increase in contributed capital	Augmentation du capital d'apport	252,063	1,367
Loans and advances	Emprunts et avances	28,802	18,134
Other	Autres	81	804
		<u>297,946</u>	<u>34,779</u>
Application of funds	Utilisation des fonds		
Additions to fixed assets	Acquisition d'immobilisations	30,644	25,518
Transfer of working capital to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (Note 2)	Transfert de fonds de roulement à Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (Note 2)	3,554	—
Forgiveness of loans and related interest in arrears (Note 8)	Radiation d'emprunts et intérêts arriérés correspondants (Note 8)	251,958	—
		<u>286,156</u>	<u>25,518</u>
Increase in working capital	Augmentation du fonds de roulement	11,790	9,261
Working capital at beginning of the year	Fonds de roulement au début de l'année	100,098	90,837
Working capital at end of the year	Fonds de roulement à la fin de l'année	<u>\$111,888</u>	<u>\$100,098</u>
The accompanying notes and Schedule 1 are an integral part of the financial statements.	Les notes ci-jointes et l'annexe 1 font partie intégrante des états financiers.		

NATIONAL HARBOURS BOARD/CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Notes to Financial Statements December 31, 1978

Notes aux états financiers du 31 décembre 1978

1. Significant accounting policies

a) Financial statements

The financial statements of the National Harbours Board include the accounts of all the ports and other facilities under its administration.

b) Investments

Investments are shown at amortized cost, with premiums or discounts amortized over the periods to maturity. Funds are invested in Government of Canada direct and guaranteed securities pending disbursements for capital projects and other purposes.

c) Fixed assets and depreciation

Assets are recorded at cost except for those transferred to the Board from the Crown which are recorded at appraisal estimates. Depreciation has been calculated on the straight-line method commencing with the year of acquisition, for the full year, using rates based on the estimated useful lives of the assets. The Board's policy is to capitalize additions, purchases of assets and original dredging costs which provide long-term benefit. Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred.

d) Appropriations from Parliament

Amounts receivable or received by the Board from parliamentary appropriations to cover certain operating losses are reflected in the Statement of Operations as a reduction of the net loss. The recoveries of operating deficits do not include amounts for depreciation and other non-cash expenses.

e) Pension costs

All permanent employees of the Board are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the plan are required from both the employee and the Board. These contributions represent the total liability of the Board and are recognized in the accounts on a current basis.

f) Insurance

The Board assumes the risks against fire and general perils, as well as for workmen's compensation claims.

1. Principales conventions comptables

a) Etats financiers

Les états financiers du Conseil des ports nationaux comprennent les comptes de tous les ports et autres installations qui relèvent de sa juridiction.

b) Placements

Les placements sont enregistrés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à échéance. Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis du Gouvernement du Canada en attendant que les déboursés pour projets d'immobilisations et autres raisons soient effectués.

c) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au coût sauf celles qui sont transférées de la Couronne au Conseil qui sont enregistrées à une valeur d'estimation. L'amortissement est calculé suivant la méthode de l'amortissement linéaire, dès l'année d'acquisition et pour l'année entière, selon des taux basés sur la durée probable d'utilisation des biens.

La politique du Conseil est de capitaliser les additions, les acquisitions d'immobilisations et les coûts initiaux de dragage qui rapportent des bénéfices à long terme.

Les dépenses d'entretien et de réparations sont imputées aux dépenses d'exploitation au moment où elles sont encourues.

d) Crédits parlementaires

Les montants à recevoir ou reçus par le Conseil à titre de crédits parlementaires pour couvrir certaines pertes d'exploitation sont indiqués dans l'état de l'exploitation comme réduction de la perte nette. Le recouvrement de pertes d'exploitation n'inclut pas les montants pour l'amortissement et autres dépenses sans déboursés.

e) Fonds de pension

Le régime de pension de retraite de la Fonction Publique, administré par le Gouvernement du Canada s'applique à tous les employés permanents du Conseil. Les employés et le Conseil doivent contribuer à ce plan. Ces contributions représentent la responsabilité totale du Conseil à cet égard et sont imputées aux dépenses d'exploitation de chaque année.

f) Assurance

Le Conseil assume les risques contre les incendies et les risques généraux ainsi que l'indemnisation des accidentés du travail.

g) Grants in lieu of municipal taxes

Grants in lieu of municipal taxes are currently based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Department of Finance, often several years in arrears. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

h) Employee benefits

The Board accrues in its accounts annually the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with Board policy. The estimated amount due within one year is included in current liabilities.

i) Reclassification of comparative figures

Comparative figures have been reclassified in the financial statements to reflect the groupings used in reporting current year's results.

2. Transfer of the Jacques Cartier and Champlain Bridges

Pursuant to Governor General in Council approval (P.C. 1978-3139) dated October 12, 1978, the Jacques Cartier and Champlain Bridges were transferred effective December 1, 1978, at no consideration, to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority.

The amounts which were transferred to the new corporation are as follows:

	(\$000's)
Working capital	\$ 3,554
Fixed assets, at cost, less accumulated depreciation of \$48,551	<u>28,470</u>
	32,024
Less: long-term liabilities	<u>104,472</u>
Excess of liabilities over assets transferred	<u>\$ 72,448</u>

The excess of liabilities over assets transferred to the new corporation have been credited directly to deficit.

g) Subventions tenant lieu de taxes municipales

Les subventions tenant lieu de taxes sont actuellement établies selon les évaluations municipales estimatives ajustées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions sont payées après avoir été vérifiées par le ministère des Finances et sont souvent en souffrance pendant plusieurs années. Toute régularisation nécessaire après la vérification est enregistrée aux comptes de l'année durant laquelle le montant final est établi.

h) Avantages sociaux

Chaque année, le Conseil comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatif découlant des indemnités de rupture de contrat, congés annuels, congés de maladie et congés compensatoires pour temps supplémentaire, lesquels sont payables à ses employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou en vertu de la politique du Conseil. Le montant estimatif échéant à moins d'un an est indiqué au passif à court terme.

i) Reclassification des chiffres comparatifs

Les chiffres comparatifs mentionnés aux états financiers ont été reclassifiés pour tenir compte des regroupements utilisés pour présenter les résultats de cette année.

2. Transfert des ponts Jacques Cartier et Champlain

En vertu du décret C.P. 1978-3139 en date du 12 octobre 1978, l'administration des ponts Jacques Cartier et Champlain a été transférée, le 1^{er} décembre 1978, sans contre-partie, à une filiale de l'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent, «Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.».

Les montants transférés à la nouvelle société sont les suivants:

	(\$000)
Fonds de roulement	\$ 3,554
Immobilisations, au prix coûtant, moins l'amortissement accumulé de \$48,551	<u>28,470</u>
	32,024
Moins: Passif à long terme	<u>104,472</u>
Excédent du passif sur l'actif transféré	<u>\$ 72,448</u>

L'excédent du passif sur l'actif transféré à la nouvelle société a été enregistré directement en contre-partie du déficit.

The results of discontinued operations for the Jacques Cartier and Champlain Bridges for the eleven months ended November 30, 1978, and year ended December 31, 1977, are summarized as follows:

	(\$000's)	
	1978 11 months	1977 12 months
Revenue	\$ 4,632	\$ 4,872
Operating expenses	(8,326)	(8,916)
Interest income	268	209
Interest expense	(2,627)	(2,812)
Special depreciation charge	—	(31,184)
Parliamentary appropriation	3,673	2,903
Loss on discontinued operations	<u>\$ (2,380)</u>	<u>\$ (34,928)</u>

The bridges' operating expenses include depreciation of \$958,000 in 1978 (\$1,030,000 in 1977).

3. Long-term accounts receivable

Long-term accounts receivable become due over periods from 1 to 29 years at interest rates varying to 8%. The amount receivable within one year is included in current assets.

4. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The Saint John Harbour Bridge Authority is indebted to the amount of \$14,822,000 to the Board which in turn is indebted to the Government of Canada by the same amount, in accordance with the provisions of Vote L106b, Appropriation Act No. 7, 1967, 1967-68, c.8. The interest and repayment terms of the parliamentary advances to the Board are identical to those of the debentures of the Authority. Under the terms of the agreement between the Government of Canada and the Authority, the Government has, in effect, guaranteed the repayment of both principal and interest on the debentures. Therefore, both the debentures receivable and advances and loans payable to the Government have been offset against each other and are not reflected as a separate asset and liability on the balance sheet. Interest income and expense of \$1,016,000 have been similarly offset and do not appear in the statement of operations.

Les résultats d'exploitation sur les activités terminées des ponts Jacques Cartier et Champlain, pour la période de onze mois terminée le 30 novembre 1978 et pour l'année terminée le 31 décembre 1977 se lisent comme suit:

	(\$000)	
	1978 11 mois	1977 12 mois
Revenus	\$ 4,632	\$ 4,872
Dépenses d'exploitation	(8,326)	(8,916)
Revenus d'intérêt	268	209
Dépenses d'intérêt	(2,627)	(2,812)
Imputation spéciale d'amortissement	—	(31,184)
Crédits parlementaires	3,673	2,903
Perte sur activités terminées	<u>\$ (2,380)</u>	<u>\$ (34,928)</u>

Les dépenses d'exploitation des ponts comprennent \$958,000 d'amortissement en 1978 (\$1,030,000 en 1977).

3. Comptes à recevoir à long terme

Les comptes à recevoir à long terme sont recouvrables sur des périodes de 1 à 29 ans, à des taux d'intérêt variant jusqu'à 8%. Les montants recouvrables à moins d'un an sont présentés à l'actif à court terme.

4. Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority

Saint John Harbour Bridge Authority doit une somme de \$14,822,000 au Conseil qui, de la même façon, doit cette somme au Gouvernement du Canada en conformité avec les dispositions du crédit L106b de la Loi des subsides n° 7, 1967, 1967-1968, c.8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées au Conseil sont identiques à celles des obligations non garanties. Selon les termes de l'entente entre le Gouvernement du Canada et l'Autorité, le Gouvernement a, de fait, garanti le remboursement du capital et des intérêts sur ces obligations. Par conséquent, les obligations à recevoir et les emprunts et avances à payer au Gouvernement ont été enregistrés en contre-partie et ne sont pas indiqués comme actif et passif au bilan. De la même façon, les revenus et dépenses d'intérêt, pour un total de \$1,016,000, ont été enregistrés en contre-partie et n'apparaissent pas à l'état d'exploitation.

5. Fixed assets

Asset	Rate of Depreciation	(\$000's)			
		1978		1977	
		Cost	Accumulated Depreciation	Cost	Accumulated Depreciation
Land	—	\$104,715	\$ —	\$110,435	\$ —
Dredging	2.5%	27,625	18,890	27,614	18,428
Berthing Structures	2.5-10%	231,641	116,387	225,037	111,342
Buildings	2.5-10%	139,747	75,586	138,778	74,580
Utilities	3.3-10%	25,736	10,166	24,121	9,147
Roads & Surfaces	2.5-10%	31,348	16,654	102,636	62,860
Machinery & Equipment	5-20%	59,761	46,166	60,061	47,168
Office Furniture & Equipment	20%	1,265	1,083	1,303	1,096
Works Under Construction	—	25,846	—	10,417	—
		<u>\$647,684</u>	<u>\$284,932</u>	<u>\$700,402</u>	<u>\$324,621</u>

6. Government assistance

During the year the Province of Nova Scotia contributed \$6,500,000, including land valued at \$5,643,000, towards the construction of a second container terminal at the Port of Halifax. These contributions have been credited directly against the cost of related fixed assets.

7. Financing provided by province

Under an agreement dated July 13, 1972, the Province of New Brunswick advanced \$25,000,000 to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by the Board.

An agreement effective January 1, 1976, calls for the equal sharing of net operating income from the terminal until the Province's capital investment, without interest, is repaid. During the year, the debt to the Province was reduced by \$420,000.

8. Loans and advances and interest in arrears on loans

	(\$000's)	
	1978	1977
Loans and advances from Canada are comprised of		
Non-interest bearing advances	\$ —	\$ 6,490
Certificates of indebtedness, issued prior to July 8, 1970 at interest rates varying from 2¾% to 8½% with no specific repayment dates	188,267	380,631
Certificates of indebtedness issued after July 8, 1970 at interest rates varying from		

5. Immobilisations

Éléments d'actif	Taux d'amortissement	(\$000)			
		1978		1977	
		Coût	Amortissement accumulé	Coût	Amortissement accumulé
Terrains	—	\$104,715	\$ —	\$110,435	\$ —
Dragage	2.5%	27,625	18,890	27,614	18,428
Installations d'amarrage	2.5-10%	231,641	116,387	225,037	111,342
Bâtiments	2.5-10%	139,747	75,586	138,778	74,580
Services publics	3.3-10%	25,736	10,166	24,121	9,147
Routes et surfaces	2.5-10%	31,348	16,654	102,636	62,860
Machinerie et équipement	5-20%	59,761	46,166	60,061	47,168
Mobilier et équipement de bureau	20%	1,265	1,083	1,303	1,096
Travaux de construction en cours	—	25,846	—	10,417	—
		<u>\$647,684</u>	<u>\$284,932</u>	<u>\$700,402</u>	<u>\$324,621</u>

6. Aide gouvernementale

Au cours de l'année, la province de la Nouvelle-Ecosse a contribué la somme de \$6,500,000, dont des terrains évalués à \$5,643,000, pour la construction d'un deuxième terminus à conteneurs au port de Halifax. Ces contributions ont été enregistrées en contre-partie des coûts des immobilisations correspondantes.

7. Financement fourni par une province

En vertu d'une entente intervenue le 13 juillet 1972, la province du Nouveau-Brunswick a fourni un montant de \$25,000,000 pour financer en partie la construction du terminus Rodney à Saint-Jean, lequel est propriété du Conseil.

D'après l'entente en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1976, les revenus nets du terminus sont partagés également jusqu'à ce que l'investissement de la province, sans intérêt, ait été remboursé. La dette à la province a été réduite de \$420,000 durant l'année.

8. Emprunts et avances et intérêts arriérés sur emprunts

	(\$000)	
	1978	1977
Les emprunts et avances du Canada comprennent:		
Avances sans intérêts	\$ —	\$ 6,490
Certificats de créance émis avant le 8 juillet 1970 à des taux d'intérêt variant de 2¾% à 8½% sans date précise de remboursement	188,267	380,631
Certificats de créance émis après le 8 juillet 1970 à des taux d'intérêt variant de 7½% à 10% et dont les		

7 $\frac{1}{16}$ % to 10% with repayment dates as follows:

principal in arrears	5,994	3,393
1979-1983	21,217	20,787
1984 and after	83,846	58,875
	<u>\$299,324</u>	<u>\$470,176</u>

During the year the Government of Canada authorized the cancellation of certificates of indebtedness of \$133,411,000 and the related interest in arrears of \$118,547,000. These loans were treated as non-active loans by the Government of Canada and were charged to net debt in the Public Accounts of Canada in the years in which the funds were advanced. The total amount forgiven of \$251,958,000 has been added to contributed capital.

Interest is accrued, but not paid, on all outstanding certificates of indebtedness including certificates which have matured. On those certificates on which the terms for payment of interest have expired, the Board continues to accrue interest at the rate applicable to the particular certificate on the dates they matured. The Board does not accrue interest on interest in arrears.

Interest in arrears, principal in arrears and amounts due in 1979 aggregating \$128,289,000 have not been classified as current liabilities. The Board does not anticipate the payment of these items in 1979.

9. Capital expenditures

Capital expenditures for the completion of work under construction, and other authorized major additions to fixed assets are estimated at \$20,900,000. Of this amount, it is estimated that \$18,000,000 will be expended in the year ended December 31, 1979, and the balance in subsequent years.

10. Contingent liabilities

Claims aggregating approximately \$10,300,000 in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Board's property and sundry other matters in dispute have been received by the Board but are not reflected in these financial statements. In the opinion of the Board and its legal advisors, the Board's position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

11. Anti-Inflation legislation

The Board has been subject to controls on employees' compensation under the terms of the federal government's anti-inflation legislation which became effective October 14, 1975. User charge increases have been controlled by Treasury Board.

périodes de remboursement sont les suivantes:

capital arriéré	5,994	3,393
1979-1983	21,217	20,787
1984 et après	83,846	58,875
	<u>\$299,324</u>	<u>\$470,176</u>

Au cours de l'année, le Gouvernement du Canada a autorisé l'annulation de certificats de créance d'une valeur de \$133,411,000 et les intérêts arriérés correspondants de \$118,547,000. Ces certificats étaient traités en tant qu'emprunts non actifs du Gouvernement du Canada et étaient chargés à la dette nette dans les Comptes publics du Canada dans l'année durant laquelle les fonds étaient avancés. Le montant total radié de \$251,958,000 a été ajouté au capital d'apport.

L'intérêt est calculé comme couru mais non payé pour tous les certificats de créance dûs, incluant les certificats dont l'échéance est passée. En ce qui a trait aux certificats dont les termes de paiement des intérêts sont expirés, le Conseil continue d'enregistrer les intérêts courus au taux applicable à chaque certificat à sa date d'échéance. Le Conseil n'enregistre pas d'intérêt sur les intérêts arriérés.

Les intérêts arriérés, le capital arriéré et les dûs en 1979 s'élevant à \$128,289,000 n'ont pas été présentés au passif à court terme étant donné que le Conseil ne prévoit pas le paiement de ces éléments en 1979.

9. Dépenses en capital

Les dépenses en capital pour l'achèvement des travaux de construction en cours et d'autres additions majeures autorisées aux immobilisations sont estimées à \$20,900,000. De ce montant, le Conseil estime que \$18,000,000 seront déboursés durant l'année se terminant le 31 décembre 1979 et le solde dans les années subséquentes.

10. Passif éventuel

Des réclamations totalisant environ \$10,300,000 ont été reçues par le Conseil à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés du Conseil et diverses autres questions en litige. Selon l'opinion du Conseil et de ses aviseurs légaux, la position du Conseil est défendable et ces réclamations ne devraient pas entraîner de paiements importants.

11. Loi anti-inflation

Le Conseil était assujéti aux mécanismes de contrôle des salaires accordés aux employés, conformément aux dispositions de la législation anti-inflation du gouvernement fédéral, mise en vigueur le 14 octobre 1975. Les augmentations des

The National Harbours Board has been in compliance with these controls. The period under anti-inflation legislation expired at December 31, 1978.

12. Canada Ports Act

The Minister of Transport has introduced legislation known as the Canada Ports Act, which received first reading in Parliament in 1977. This Act, if and when passed, provides for the establishment of separate ports commissions to administer the principal harbours and ports in Canada including 11 of those administered by the National Harbours Board. It also provides that any harbours, works and property remaining under the jurisdiction of the Board on the day the National Harbours Board Act is repealed will be transferred to the Minister of Transport.

frais des usagers étaient surveillées par le Conseil du Trésor. Le Conseil des ports nationaux s'est conformé à ces mécanismes de contrôle. La période soumise à cette législation s'est terminée le 31 décembre 1978.

12. Loi sur les ports du Canada

Le Ministre des Transports a présenté une loi intitulée Loi sur les ports du Canada, qui a reçu la première lecture au Parlement en 1977. Cette loi, une fois passée, établira des commissions portuaires séparées pour administrer les principaux ports du Canada incluant 11 ports présentement administrés par le Conseil des ports nationaux. Il est aussi prévu selon cette loi que le jour où la Loi du Conseil des ports nationaux sera abrogée, tous les ports, travaux ou propriétés encore sous la juridiction du Conseil seront transférés au Ministre des Transports.

NATIONAL HARBOURS BOARD/CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Schedule of Operating (Loss) Gain for the year ended December 31, 1978 (\$000's)

Tableau des profits (pertes) d'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1978 (\$000)

	Revenue Revenus		Operating (Loss) Gain Profits (pertes) d'exploitation	
	1978	1977	1978	1977
St. John's/Saint-Jean (T.-N.)	\$ 921	\$ 732	\$ (199)	\$ (299)
Halifax	5,857	5,993	(1,459)	(1,045)
Saint John/Saint-Jean (N.-B.)	4,827	4,847	(1,831)	(1,392)
Belledune	145	96	55	4
Sept-Iles	674	677	(208)	25
Chicoutimi	681	514	317	157
Baie des Ha! Ha!	73	110	36	77
Quebec/Québec	6,125	5,633	(158)	47
Trois-Rivières	1,214	1,024	295	(215)
Montreal/Montréal	29,071	25,919	(5,774)	(4,056)
Prescott	1,389	1,771	(95)	251
Port Colborne	747	1,181	(274)	(69)
Churchill	3,895	5,220	(113)	1,085
Vancouver	43,922	39,241	4,188	2,449
Prince Rupert	1,202	300	(546)	(894)
	<u>\$100,743</u>	<u>\$ 93,258</u>	<u>\$ (5,766)</u>	<u>\$ (3,875)</u>

© Minister of Supply and Services Canada 1979

Cat. No. TH 1-1978

ISBN 0-662-50639-1

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1979

N° de cat. TH 1-1978

ISBN 0-662-50639-1



National Harbours
Board

CA1
TA66
-A56

Annual Report

1979





Contents

Introduction	2
Letter to Minister	3
Highlights	4
Chairman's Message	5
Services	6
The Nature and Volume of Port Traffic	10
How the Dollar is Spent	11
Human Resources	12
Investment in the Future	12
Impact on the Community	14
Financial Statements	15
Auditor's Report	24
Five-Year Review	25
Corporate Directory	26

Government
Publication

National Harbours Board

The National Harbours Board, established as a Crown Corporation by an Act of Parliament in 1936, administers port facilities at 15 locations in Canada. Our facilities, with an original cost of almost \$700 million, are the links which connect the marine and surface modes of transportation. Approximately 55% of the volume of Canada's imports and exports flow through our ports.

The Board promotes the efficient use of its ports for the purpose of accommodating both domestic and international water-borne trade. It provides equitable treatment to customers within a transportation system which is coordinated with other marine activities and other modes of transportation.

Our ports provide a full range of competitively-priced services associated with the berthage and servicing of vessels and the handling, protection and movement of all types of cargo at modern and ever-expanding facilities.

As we enter a new decade, the National Harbours Board looks forward to serving its customers in a better and more efficient manner than ever before.

National Harbours Board Ports



★ National Office, Ottawa

1. Port of St. John's, Nfld.
2. Port of Halifax, N.S.
3. Port of Saint John, N.B.
4. Port of Belledune, N.B.
5. Port of Sept-Îles, Que.

6. Port of Chicoutimi, Que.
7. Port of Baie des Ha! Ha!, Que.
8. Port of Quebec, Que.
9. Port of Trois-Rivières, Que.
10. Port of Montreal, Que.

11. Prescott Elevator, Ont.
12. Port Colborne Elevator, Ont.
13. Port of Churchill, Man.
14. Port of Vancouver, B.C.
15. Port of Prince Rupert, B.C.

To the Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport,
Ottawa

Dear Mr. Minister:

The National Harbours Board is pleased to submit its Annual Report for 1979.

In a period of high inflation, rising interest rates and changing market conditions, the skill, dedication and efficiency of our people have helped us to achieve record revenues while at the same time reducing our loss to the lowest level since 1965. In addition, the National Harbours Board acknowledges the role of government in approving the partial reorganization of the Corporation's debt in 1978. This action has had a positive impact on our results in 1979. The improving results of the Corporation conform with the broad government objective of increased efficiency and the National Harbours Board objective of financial self-sufficiency.

The Corporation has again served its customers effectively this year and has motivated its employees despite uncertainties created through discussions which have continued for more than four years concerning the future of Canada's ports. In the coming year, I will be seeking your support in an attempt to resolve this very important issue. In this manner we hope to re-establish a degree of stability required to best serve both our customers and the Corporation.

The Board believes that considerable progress has been made in 1979 towards serving Canada's trade in a responsible and efficient manner.

Yours truly,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Pierre A.H. Franche". The signature is fluid and cursive, with a large, sweeping initial "P".

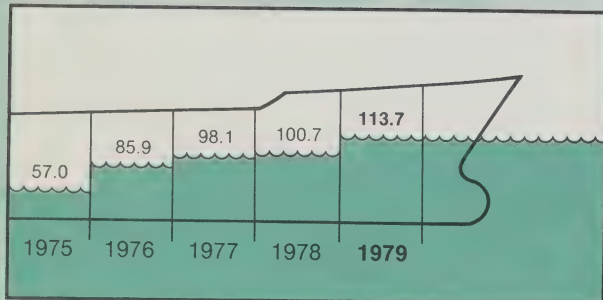
Pierre A.H. Franche,
Chairman

Highlights

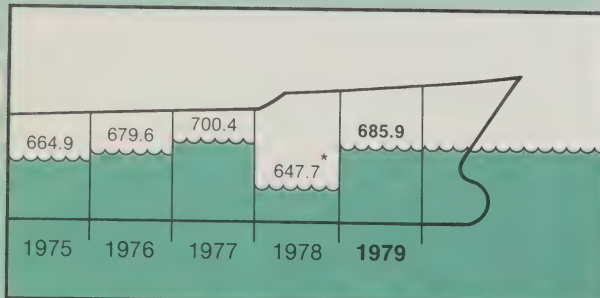
000's except for
employee data

	1979	1978
Financial Results		
Operating revenue	\$113,675	\$100,743
Net loss	2,375	16,625
Cash flow	28,178	17,000
Financial Position at Year-End		
Working capital	\$117,625	\$111,888
Total assets	568,787	526,260
Long-term loans and interest in arrears	457,565	418,067
Capital Expenditures		
Total expended	\$ 58,144	\$ 38,486
Traffic		
Total tonnage (in tonnes)	157,500	142,100
Employees		
Average number of employees	1,865	1,967

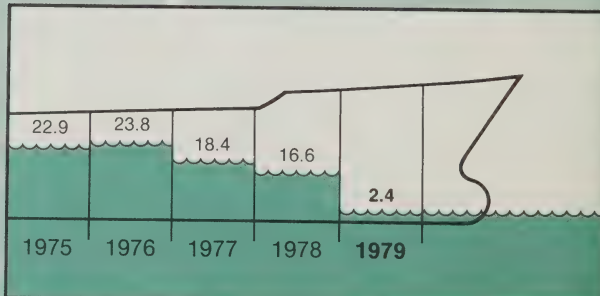
Operating Revenue (Millions of Dollars)



Cost of Fixed Assets (Millions of Dollars)



Net Loss Before Special & Extraordinary Items (Millions of Dollars)



*Note: In 1978, fixed assets decreased by \$77 million due to the transfer of the Jacques Cartier and Champlain Bridges out of NHB.

Chairman's Message

In 1979, the operating results of the National Harbours Board reflected positively the thrust initiated the previous year when we emphasized planning, control and accountability at both the port and National Office levels. Through clearly delineated national policy and delegated authority, our ports were able to respond to local and regional market demands in an efficient manner and still move towards our objective of financial self-sufficiency. Our net loss of \$2.4 million represented only 2% of record operating revenues of \$113.7 million in 1979. Exclusive of financial charges and investment income, the

Corporation achieved a positive operating income for the first time since 1971. The National Harbours Board now anticipates that it will, on a consolidated basis, achieve its goal of financial self-sufficiency in 1983.

Overall, the National Harbours Board increased operating revenues by 13% in 1979. Despite an extended work stoppage by grain handlers at Montreal and ten-day waterfront labour disputes at Vancouver and Prince Rupert, the total volume of cargo handled at National Harbours Board ports rose 11% to 157.5 million tonnes. These volume increases were achieved in conjunction with the implementation of price increases. We have been able to keep operating expenses to a 5% increase over 1978 which reflects well on the improved productivity of our human resources.

The Corporation, in response to changing technology and traffic patterns, undertook extensive capital investments in 1979. Construction began on an extension to our open

storage facilities at Saint John. We initiated a major modernization of our grain facilities at Montreal and, in a joint venture with Bunge of Canada Ltd., completed renovations to our grain galleries at Quebec which will greatly increase both our capacity and efficiency.

Construction continued on such critical projects as new container terminals at the Ports of Halifax and Montreal. Construction was completed at the Navy Island Forest Products Terminal in Saint John and the Lynnterm facility in Vancouver. During the year, planning and feasibility studies were undertaken for projects involving the proposed expansion of the Roberts Bank bulk terminal in Vancouver, the Ridley Island grain facility in Prince Rupert, and the Pier B.C. cruise ship facilities in Vancouver. These three projects were all subsequently approved in principle in early 1980.

In addition to our active participation in industrial and commercial projects, the National Harbours Board has co-operated with other government agencies at various levels to provide social and environmental benefits to the people of Canada. In 1979 we participated with Parks Canada in refurbishing wharves required as part of the redevelopment of the Old Port of Quebec.

The importance of our role in the community was further emphasized when, in October 1979, the Town of Churchill hosted a celebration attended by the Governor General of Canada commemorating the 50th anniversary of the Port of Churchill.

During 1979, it was announced that two of our ports would be future sites for important international conventions. Vancouver was named host port for the 1983 world convention of the International Association of Port Authorities, while Quebec was chosen as host for the 1984 convention of the American Association of Port Authorities.

I wish to give special recognition to two members of our police and security force who rescued a man from the superstructure of the Jacques Cartier Bridge. On September 21, 1979, Lieutenant Marcel Mailloux and Corporal Georges Rouleau of the Port of Montreal police and security force were decorated for bravery by the Governor General of Canada. Lieutenant Mailloux's award is particularly significant as it is the first time the Medal of Bravery has been awarded twice to the same recipient. In addition, on July 27, 1979, our Director General of Police and Security, Mr. D.N. Cassidy, was presented with a Certificate of Appreciation for Services in the Public Interest from Judge W.H. Webster, Director, Federal Bureau of Investigation. Mr. Cassidy was being recognized for his long-time work as Chairman to the Advisory Group to the FBI on the collection and reporting of crime data in the United States.

On behalf of the Board, I take this opportunity to thank both our employees and customers for the part they played in the success which the Corporation achieved in 1979.



Pierre A.H. Franche
Chairman

Services

Very few countries are surrounded by as much water as Canada. We touch upon the Atlantic, Pacific and Arctic Oceans and possess an inland river system flowing from the Great Lakes.

Ports have always played an essential part in Canada's history by facilitating immigration, enabling us to import goods and to export our resources. In many instances, the initial location of a port influenced the development of a major city.

Although there is now competition from rail, trucking and air transportation, ports are still an essential element in moving our resource-based exports and thus contribute to the development of areas outside the major urban regions.

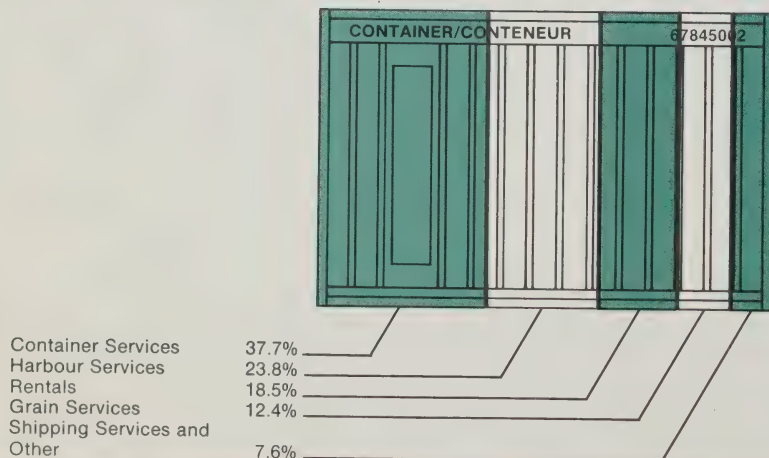
In recent years, the field of marine transportation in Canada has undergone a series of significant changes in technology and traffic patterns. Ships are becoming larger and more specialized. The advent of containerization and highly automated loading equipment has reduced average vessel port turnaround time from approximately 10 days to 24 to 36 hours. Bulk facilities are being moved away from urban areas. Modern ice-breaking facilities

are permitting a longer shipping season, and western ports are gaining importance as our trade with the Pacific Rim countries increases. While the Port of Vancouver handled about 13% of National Harbours Board tonnage in 1960, Vancouver and the emerging port of Prince Rupert today handle about 30% of total National Harbours Board tonnage.

The National Harbours Board, as a major network of marine facilities, provides an essential link between sea and land transportation. Before a ship enters one of our ports, contact is made with the Harbour Master to receive berth assignment. Tugs are readied, a berth is assigned and the docking takes place. In addition, the National Harbours Board frequently acts as a landlord, leasing property and facilities to the private sector.

This may include stevedoring firms, shipping companies and terminal operators. Using our facilities, these firms then load or unload cargo for either transshipment by rail or truck or for storage. In addition to directing navigation within the harbour, National Harbours Board port personnel are also engaged in the administration and collection of tariffs, property management, and the construction, repair and maintenance of facilities. To a lesser degree, the Board operates some of its own specialized facilities such as grain elevators, warehouses and in-port railway systems.

Percentage of 1979 Total Operating Revenue Attributable to Each Service



The Board maintains its own police and security force for the protection of persons, property and cargo. Numbering approximately 300, the force has detachments at the Ports of St. John's, Saint John, Halifax, Quebec, Montreal, Vancouver and Churchill (in season). The other ports receive police services as required from the nearest police department or National Harbours Board headquarters. Our force operates under a philosophy of preventive policing which calls for patrolling, good physical security, fencing, lighting and tight gate control.

Container Services

In the last decade, there has been a rapid growth in the use of containers. Containerized cargo now represents 40% of general cargo in ports handling containers. Over the last five years the growth rate of containerized cargo is three and one-half times that of non-containerized cargo. This trend has arisen because it has proved the most efficient system of handling most cargo.

Freight can be packed and sealed in the container at the factory, container terminal or any place of origin, and the container is then shipped by rail or road to a container port where it is transhipped with ease via a container ship to an overseas

destination. The chief advantage of shipping by container is that it is simpler and more economical to move things in bulk rather than piece-meal. In addition, goods in sealed containers are afforded an extra measure of security.

Up to 500 containers a day can be unloaded from a modern container ship. This is equivalent to about 8,000 tonnes of cargo which would take approximately 13 days to unload from a conventional ship.

In 1979, the volume of container services rose dramatically at most of our facilities. At St. John's, tonnage increased by 58% over a small

1978 base of container traffic; at Halifax, the tonnage increase was 18%. The number of containers handled at Montreal increased by 38% over the 1978 level, due in part to the move by CP Ships Ltd. from the Port of Quebec to the Port of Montreal. At Vancouver, container traffic was restricted to the 1978 level because of a dockworkers strike, the temporary severing of a rail link to the port's north shore facilities, and a labour disruption of B.C. Railway operations.



Halterm Container Terminal -
Port of Halifax



Cast Container Terminal -
Port of Montreal

Harbour Services

Harbour services include those activities required in the direction of navigation within the harbour and the berthing, loading and unloading of vessels.

Total harbour services revenue increased 20% in 1979. This was due in part to an emphasis on marketing our services during the year. Revenue from harbour services increased also as a result of tariff increases imposed in an effort to cope with the impact of inflation and to ensure our long-run financial self-sufficiency. Although the number of vessel arrivals decreased in 1979, total gross registered tonnage exceeded the 1978 level by over 7 million tonnes.

Grain Services

As an export commodity, grain is essential to the economy of Canada. This country ranks second in the world as an exporter of grain and in fact supplies over 10% of the world's exports of grain. About 75% of Canada's grain exports pass through National Harbours Board ports. The Corporation owns 10 grain elevators with a total storage capacity of approximately 50 million bushels.

Grain movement occurs through National Harbours Board operated facilities at Montreal, Halifax, Prescott, Port Colborne and Churchill. It flows through privately operated facilities at our Ports of Quebec, Trois-Rivières, Vancouver and Prince Rupert. At the Port of Saint John we share both revenues and expenses with a private company.

In order to remain competitive with the rest of the world, the entire grain distribution system in Canada is undergoing a dramatic period of revitalization. The use of modern vessels and rail hopper cars has served to promote efficiencies in the distribution of grain. In order to keep up with required improvement in efficiency, our grain elevators are similarly undergoing a series of renovations and a shift towards more modern technology. The National Harbours Board has now completed a change-over to automated weighing equipment at its elevators. At Quebec, renovations to the conveyor system in the grain galleries were completed during the year. Modernized truck loading facilities have been recently installed in Port Colborne and Montreal. Also, at Montreal, recent automation of the transfer gallery of our domestic grain elevator has

more than doubled the speed of the transfer operation from the receiving scales to the storage bins.

The approved expansion of Montreal's export elevator by 4 million bushels will allow for the closing of an obsolete elevator and still provide a net increase in capacity. Increased capacity will result from the planned construction of a major grain-handling and storage facility at Ridley Island, Port of Prince Rupert. Clearly, all of these measures serve to support our objective of increasing grain throughput at our elevators.

Number and Size of Ships Five-Year History

	1975	1976	1977	1978	1979
Vessel Arrivals	36,231	37,050	38,062	37,452	35,438
Total Gross Registered Tonnage of Vessel Arrivals	189,985,000	195,853,000	217,502,000	227,628,000	234,822,000
Average Size of Vessels In Tonnes	5,244	5,286	5,714	6,078	6,626

In addition to increasing efficiency and productivity in our grain operations in 1979, we sought to control pollution and improve safety conditions. Studies were undertaken with a view towards improving dust, fire and explosion control systems in the near future.

In 1979, grain services revenue decreased by 20% due primarily to a five-month strike of grain workers in Montreal which limited this facility to 50% of last year's volume. Barring unforeseen circumstances, grain volume for 1980 is projected to increase substantially at all National Harbours Board elevators.

Rentals

While recognizing that the National Harbours Board must maintain control over the nation's harbours for the benefit of all Canadians, we realize that the private sector can make significant contributions to the operation of our facilities. In this regard, the National Harbours Board pursues a policy of renting these facilities to members of the private sector where economics and efficiency warrant it. Such assets as wharf aprons, cargo sheds, waterlots and backup land may be

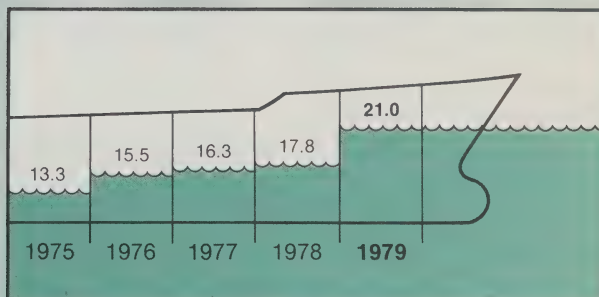
rented from us and used for such activities as the handling, transit or storage of cargo and the stuffing and destuffing of containers.

Rental revenues increased by 18% in 1979. This was due largely to the inception of a number of new leases on recently constructed facilities and a system of regular rental rate reviews based upon a reasonable return on the current fair market value of our facilities.

Shipping Services and Other

As part of our desire to offer a full range of services, the National Harbours Board provides water, electricity, heat and other services to its customers. Our revenue in this regard represents the recovery of some of the costs incurred in providing these services.

Rental Revenues
(Millions of Dollars)



St. John's Harbour



Grain Elevator - Port of Quebec

The Nature and Volume of Port Traffic

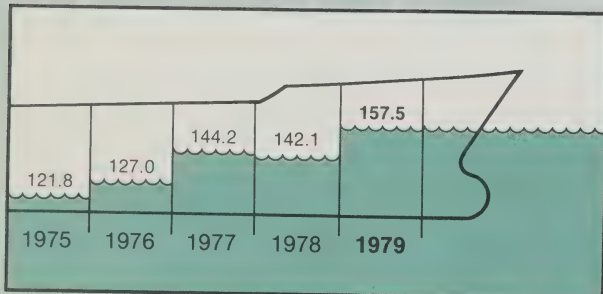
In 1979, Canada exported goods to 145 countries and imported goods from 138. Canada now ranks seventh in the world's use of ocean shipping for the purpose of export.

Although Canada, in total, is a net importer of goods and services, the National Harbours Board, as a marine organization, participates far more extensively in exporting than importing. St. John's handles squid for export to Japan and frozen fish for export to Europe. Saint John imports petroleum from Venezuela and the Middle East and exports lumber to Egypt and Europe and cars to South America and the Caribbean.

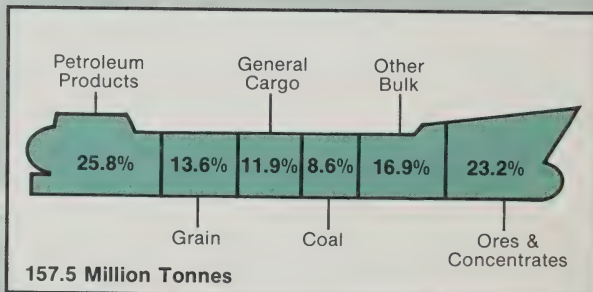
Much of the iron ore handled at Sept-Îles goes to the industrial heartland of the U.S. and Japan. Grain flows to Europe from Montreal and Quebec, and to Asia from the Port of Vancouver. Coal flows from the Roberts Bank facility at the Port of Vancouver to Japan and Korea. Massive amounts of general cargo, containerized and non-containerized, are handled at our major Ports of Vancouver,

Montreal, Saint John and Halifax. These are just a sample of the trade routes supported by our involvement in Canada's shipping community and an example of how we interact with the rest of the world.

Five-Year Pattern of Tonnage (Millions of Tonnes)



Composition of 1979 Tonnage Flowing Through NHB Ports



Roberts Bank Coal Facility -
Port of Vancouver



Petroleum Products Terminal -
Port of Chicoutimi

How the Dollar is Spent

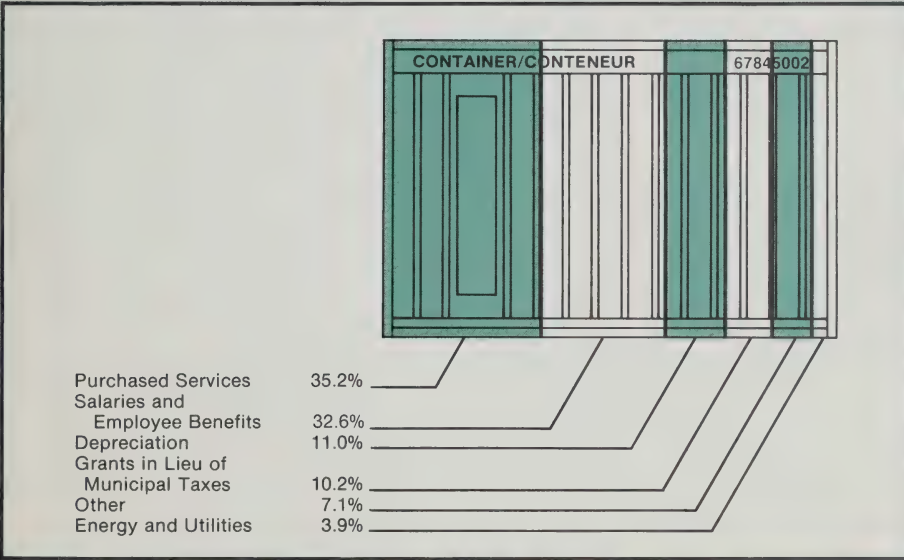
For the first time since 1971 the operating revenues of the National Harbours Board exceeded the operating expenses. All major expenses were held in line in 1979 except purchased services which rose 15%.

Our level of expenses in 1979 indicates that the National Harbours Board, despite volume increases, was very successful in implementing sound principles of cost containment. For instance, we were able to hold energy and utility costs to a 7.3% increase.

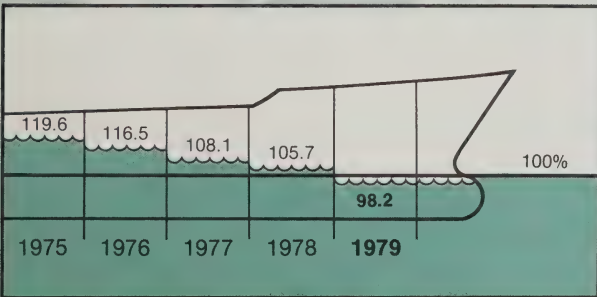
In general, the National Harbours Board management believes that its facilities should utilize the skills and services, offered by private industry. We

promote the use of outside stevedoring firms, terminal operators, repairs and maintenance contractors and other specialized suppliers who can provide the skills necessary for the smooth operation of our facilities. In this manner, not only do we increase our efficiency, but we also strengthen the economy of our country.

1979 Expenses as a Percentage of Total Operating Expenses (Exclusive of Financial Charges)



Operating Expenses As a Percentage of Operating Revenues



Vanterm Container Terminal - Port of Vancouver

Human Resources

The National Harbours Board is more than just 15 ports. It is also an effective team of over 1,800 employees with a wide variety of backgrounds offering a diversity of skills to our coast-to-coast operations. We employ harbour masters, wharfingers, grain workers, policemen and a host of other people engaged in marine-related activities. Our cohesive team of senior managers includes professionals skilled in engineering, finance, human relations, planning and, most importantly, the day-to-day operations of our ports.

Despite an increase in volume, the National Harbours Board has been able to increase its employee productivity in each of the past five years. This is the result of employing people in a manner which reflects the advances in technology associated mainly with containerization and grain handling.

Of the 27 labour agreements in effect at the National Harbours Board, only five had expired as the year drew to a close. Seventeen labour contracts were signed in 1979. Our labour record was affected, however, by a five-month strike of grain workers at the Port of Montreal.

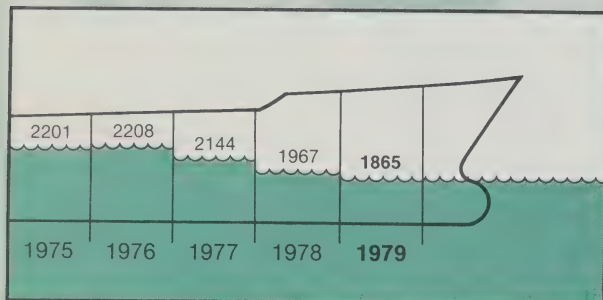
Investment in the Future

Because of the vastness of Canada's frontiers, this country is very dependent upon efficient, modern and cost-effective methods of transportation. In order to respond to our environment, increasing consumer demand and modern technology, the National Harbours Board is committed to expanding and improving its facilities. Over the past five years, the National Harbours Board has spent approximately \$175 million funded by working capital and loans in the development of new facilities.

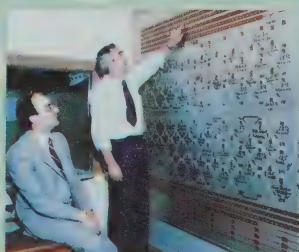
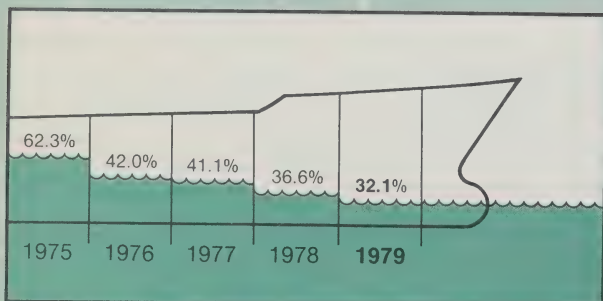
In response to a demand for specialized container facilities in 1979, we continued construction of Container Terminal II at Halifax. This is scheduled for completion in 1981 with a total estimated cost of approximately \$29 million. In Montreal, Racine Terminal, a public container facility comprising 28.6 acres of land, is approximately half finished with completion scheduled for 1981. In Vancouver, repaving is proceeding for the Centennial Container Terminal, and the Lynnterm facility has now been completed. Rodney Container Terminal at Saint John has proven so successful that construction is now underway on a major extension.

To maintain Canada's position as the world's second largest exporter of grain, facilities at both Quebec and Montreal are undergoing a major refurbishing. The Quebec grain gallery renovations have been completed jointly with industry at an approximate cost of \$8.0 million. The Montreal

Average Number of Employees



Salaries and Employee Benefits As a Percentage of Operating Revenue



Control of Harbour Operations - Port of Montreal

Grain Elevator Control Centre - Port of Montreal

renovation and expansion project is scheduled to be completed by 1983 with a total estimated cost of over \$40 million. Included as part of the Montreal project is the expansion of Grain Elevator No. 4 by approximately four million bushels which will allow Montreal to maintain their share of the grain market.

In 1979, agreement in principle was reached between the federal government and a consortium of grain companies to construct a major grain-handling and storage facility at Ridley Island at the Port of Prince Rupert. The total estimated cost will be over \$40 million to the National Harbours Board. Private interests will be contributing more than \$200 million towards this venture.

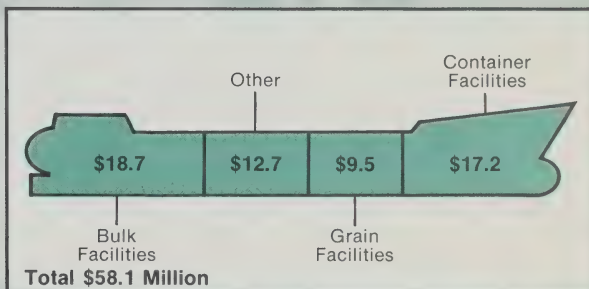
Several other commercial facilities are under construction. At Saint John, Pugsley Terminal and Long Wharf Extensions, both multi-purpose transit areas, are in the midst of construction. The Navy Island Forest Products Terminal was completed in 1979. A major modernization and reconstruction of a terminal at Trois-Rivières, with a total estimated cost of close to \$12 million, was well underway by year end.

Approval has now been received to expand our major west coast bulk terminal at Roberts Bank near Vancouver. This project, with an estimated cost to the National Harbours Board of over \$40 million, is expected to be completed in

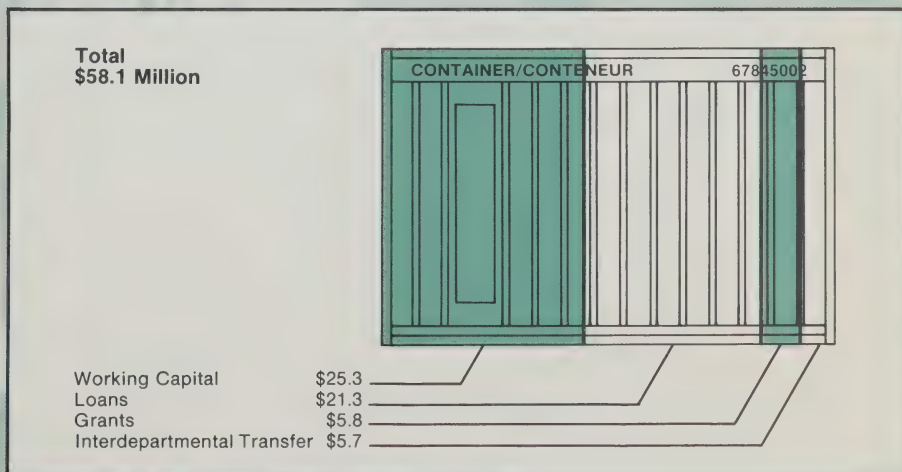
1983. Private interests are scheduled to commit over \$100 million towards this project. Approval was granted only after an extensive evaluation had been done on the environmental impact such a facility would have on the surrounding area.

In keeping with our desire to enhance the quality of life in Canada, the National Harbours Board has co-operated in a number of significant community redevelopment programs. We are a major participant in the redevelopment of the Old Port section of the City of Quebec. At Vancouver, we are committed to fund and operate a major marine passenger facility which will be integrated with a convention trade centre to be completed in 1982. This new terminal will serve the increased cruise ship traffic calling at major west coast ports.

Nature of 1979 Fixed Asset Additions



Source of Funding of Fixed Asset Additions in 1979



Navy Island Forest Products Terminal - Port of Saint John

Impact on the Community

Our operations and capital construction projects have a positive effect on Canada's communities and regions in a variety of ways. A typical major Canadian port can account for up to 10% of all jobs in the area. In addition to people employed directly by us, numerous people are employed as a result of our demand for goods and services from the private sector. The private sector in turn employs individuals such as longshoremen, pilots, tugboat operators, truck and railroad operators, shipping agents, construction workers and maintenance men.

Accessibility to good port facilities also gives rise to the establishment of new manufacturing installations with resulting benefits to a community. A recent economic impact study of a major port on the St. Lawrence River indicated that the handling of general cargo would generate about \$44 per tonne for the local economy.

The National Harbours Board continues to be concerned with contributing social and environmental benefits to its communities. Our interest in the Pier B.C. facility in

Vancouver and the redevelopment of Quebec City's Old Port district are prime examples of our concern for and interest in co-operative community programs.

Also this year, in an effort to maintain the existing level of the economy in Trois-Rivières and to assure the continued importance of the pulp and paper industry to that region, we have undertaken major renovations to our port through which this export passes.

As an active member of each community we serve, the National Harbours Board contributes grants in lieu of taxes to the appropriate municipalities. In 1979, our contributions amounted to \$11.4 million or 10% of our operating revenues.

In an effort to increase our visibility to the public, the Port of Vancouver has a visitors' viewing gallery at the Vanterm Container Terminal and offers guided tours to the general public. Over 40,000 visitors tour this port annually.



Public Viewing Area -
Port of Vancouver

**Financial
Statements**

NATIONAL HARBOURS BOARD
(Established by the National Harbours Board Act.)

Balance Sheet

as at December 31, 1979

(\$000's)

ASSETS

	1979	1978
Current		
Cash	\$ 3,073	\$ 3,379
Investments (market value: 1979 - \$137,956, 1978 - \$131,979)	139,078	133,183
Accounts receivable	23,039	17,167
Materials and supplies	2,077	1,791
	<u>167,267</u>	<u>155,520</u>
Long-term accounts receivable (Note 2)	<u>7,602</u>	<u>7,988</u>
Fixed (Note 4)		
Land and harbour facilities	685,893	647,684
Less: Accumulated depreciation	291,975	284,932
	<u>393,918</u>	<u>362,752</u>
	<u>\$ 568,787</u>	<u>\$ 526,260</u>

LIABILITIES

Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 30,260	\$ 22,403
Grants in lieu of municipal taxes	19,382	21,229
	<u>49,642</u>	<u>43,632</u>
Long-term		
Accrued employee benefits	7,290	7,224
Financing provided by province (Note 5)	23,671	24,343
Loans (Note 6)	320,667	299,324
Interest in arrears on loans (Note 6)	136,898	118,743
	<u>488,526</u>	<u>449,634</u>
	<u>538,168</u>	<u>493,266</u>

EQUITY OF CANADA

Contributed capital	350,872	350,872
Deficit	(320,253)	(317,878)
	<u>30,619</u>	<u>32,994</u>
	<u>\$ 568,787</u>	<u>\$ 526,260</u>

The accompanying notes and Schedule I are an integral part of the financial statements.

Approved by
the Board:



Pierre A.H. Franche,
Chairman



Jacques Auger
Vice-Chairman

NATIONAL HARBOURS BOARD

Statement of Operations

for the year ended December 31, 1979

(\$'000's)

Revenue	1979	1978
Harbour services	\$ 27,040	\$ 22,536
Grain services	14,102	17,654
Container services	42,855	35,662
Rentals	21,040	17,805
Shipping services and other	8,638	7,086
	<u>113,675</u>	<u>100,743</u>
 Expenses		
Salaries and employee benefits	36,440	36,880
Purchased services	39,226	34,150
Energy and utilities	4,404	4,104
Depreciation	12,332	13,968
Grants in lieu of municipal taxes	11,357	11,782
Other	7,853	5,625
	<u>111,612</u>	<u>106,509</u>
 Operating income (loss)	<u>2,063</u>	<u>(5,766)</u>
 Other (income) expense		
Interest expense	18,155	15,775
Interest income	(14,697)	(9,911)
Loss on disposal of investments	1,097	3,080
Parliamentary appropriations	(117)	(465)
	<u>4,438</u>	<u>8,479</u>
 Loss from continuing operations	<u>2,375</u>	<u>14,245</u>
 Loss on discontinued operations (Note 9)	<u>-</u>	<u>2,380</u>
 Net loss	<u>\$ 2,375</u>	<u>\$ 16,625</u>

The accompanying notes and Schedule 1 are an integral part of the financial statements.

NATIONAL HARBOURS BOARD

Statement of Deficit

for the year ended December 31, 1979

(\$000's)

	<u>1979</u>	<u>1978</u>
Balance at beginning of the year	\$317,878	\$373,701
Net loss	2,375	16,625
Excess of liabilities over assets transferred to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (Note 9)	<u>- 62</u>	<u>(72,448)</u>
Balance at end of the year	<u>\$320,253</u>	<u>\$317,878</u>

Statement of Contributed Capital

for the year ended December 31, 1979

(\$000's)

	<u>1979</u>	<u>1978</u>
Balance at beginning of the year	\$350,872	\$ 98,809
Assets contributed to the Board	-	105
Forgiveness of loans and related interest in arrears (Note 6)	<u>- 5</u>	<u>251,958</u>
Balance at end of the year	<u>\$350,872</u>	<u>\$350,872</u>

NATIONAL HARBOURS BOARD

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended December 31, 1979

(\$000's)

Source of funds	1979	1978
Net loss	\$ (2,375)	\$ (16,625)
Less: items not requiring an outlay of funds		
Loan interest deferred (Note 6)	18,155	18,397
Depreciation	12,332	14,926
Other	66	302
Funds provided by operations	28,178	17,000
Increase in contributed capital	-	252,063
Loans	21,343	28,802
Capital grants (Note 4)	5,761	7,842
Proceeds from disposal of fixed assets	8,885	277
	<u>64,167</u>	<u>305,984</u>
 Application of funds		
Additions to fixed assets	58,144	38,486
Transfer of working capital to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (Note 9)	-	3,554
Forgiveness of loans and related interest in arrears (Note 6)	-	251,958
Other	286	196
	<u>58,430</u>	<u>294,194</u>
Increase in working capital (Note 6)	5,737	11,790
Working capital at beginning of the year	111,888	100,098
Working capital at end of the year	<u>\$117,625</u>	<u>\$111,888</u>

The accompanying notes and Schedule 1 are an integral part of the financial statements.

Schedule of Revenue and Operating Income (Loss)

for the year ended December 31, 1979

(\$000's)

	Revenue		Operating Income (Loss)	
	1979	1978	1979	1978
St. John's	\$ 1,015	\$ 921	\$ (86)	\$ (199)
Halifax	6,809	5,857	(338)	(1,459)
Saint John	6,019	4,827	(1,053)	(1,831)
Belledune	155	145	62	55
Sept-Iles	1,022	674	119	(208)
Chicoutimi	792	681	411	317
Baie des Ha! Ha!	60	73	20	36
Quebec	7,975	6,125	598	(158)
Trois-Rivières	1,462	1,214	537	295
Montreal	27,939	29,071	(2,211)	(5,774)
Prescott	2,152	1,389	309	(95)
Port Colborne	964	747	(138)	(274)
Churchill	4,353	3,895	(121)	(113)
Vancouver	51,314	43,922	4,744	4,188
Prince Rupert	1,644	1,202	(790)	(546)
	<u>\$113,675</u>	<u>\$100,743</u>	<u>\$ 2,063</u>	<u>\$ (5,766)</u>

Notes to Financial**Statements**

December 31, 1979

1. Significant accounting policies**a) Financial Statements**

The financial statements of the National Harbours Board include the accounts of all the ports and other facilities under its administration.

b) Investments

Investments are shown at amortized cost, with premiums or discounts amortized over the periods to maturity. Funds are invested in Government of Canada direct and guaranteed securities pending disbursements for capital projects and other purposes.

c) Fixed assets and depreciation

The Board's policy is to capitalize additions, purchases of assets and dredging costs which provide long-term benefit.

Assets are recorded at cost except for those transferred to the Board from the Crown which are recorded at appraisal estimates. Grants towards capital projects received from the Crown (which are not capital contributions) and third parties are credited directly against the cost of the related fixed asset.

Depreciation has been calculated on the straight-line method commencing with the year the asset becomes operational, for the full year, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred.

d) Appropriations from Parliament

Amounts receivable or received by the Board from parliamentary appropriations to cover certain ports' operating losses are reflected in the Statement of Operations. These recoveries do not include amounts for depreciation and other non-cash expenses.

e) Pension costs

All permanent employees of the Board are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the plan are required from both the employee and the Board. These contributions represent the total liability of the Board and are recognized in the accounts on a current basis.

f) Insurance

The Board assumes substantially all risks against fire and general perils, as well as for workmen's compensation claims.

g) Grants in lieu of municipal taxes

Grants in lieu of municipal taxes are based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Department of Finance, often several years in arrears. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

h) Employee benefits

The Board accrues in its accounts annually the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave

and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with Board policy. The estimated amount due within one year is included in current liabilities.

i) Reclassification of comparative figures

Comparative figures have been reclassified in the financial statements to conform with the current year's presentation.

2. Long-term accounts receivable

Long-term accounts receivable become due over periods from one to twenty-eight years at interest rates varying to 8%. The amount receivable within one year is included in current assets.

3. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The Saint John Harbour Bridge Authority is indebted in the amount of \$14,757,000 (1978- \$14,822,000) to the Board which in turn is indebted to the Government of Canada by the same amount, in accordance with the provisions of Vote L106b, Appropriation Act No. 7, 1967, 1967-68, c.8. The interest and repayment terms of the parliamentary advances to the Board are identical to those of the debentures of the Authority. Under the terms of the agreement between the Government of Canada and the Authority, the Government has, in effect, guaranteed the repayment of both principal and interest on the debentures. Therefore, both the debentures receivable and advances

and loans payable to the Government have been offset against each other and are not reflected as a separate asset and liability on the balance sheet. Interest income and expense of \$1,011,000 (1978 - \$1,016,000) have been similarly offset and do not appear in the Statement of Operations.

On August 3, 1979, a submission was presented to Treasury Board to transfer the loan from the accounts of the National Harbours Board to the Government of Canada Department of Finance.

4. Fixed assets

a) Summary - rates, cost,
accumulated depreciation

(\$000's)					
	Rate of depreciation	1979		1978	
		Cost	Accumulated depreciation	Cost	Accumulated depreciation
Land	-	\$103,146	\$ -	\$ 104,715	\$ -
Dredging	2.5%	27,715	19,428	27,625	18,890
Berthing structures	2.5 - 10%	234,156	120,579	231,641	116,387
Buildings	2.5 - 10%	143,770	75,604	139,747	75,586
Utilities	3.3 - 10%	27,053	11,256	25,736	10,166
Roads and surfaces	2.5 - 10%	33,468	18,140	31,348	16,654
Machinery and equipment	5 - 20%	61,245	45,774	59,761	46,166
Office furniture and equipment	20%	1,324	1,194	1,265	1,083
Works under construction	-	54,016	-	25,846	-
		<u>\$685,893</u>	<u>\$291,975</u>	<u>\$ 647,684</u>	<u>\$ 284,932</u>

b) Land transfer

During the year, the Board agreed to transfer approximately 84 acres of land, carried on the books at a value of \$9,175,000, to Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC) in exchange for approximately 12 acres of land, plus \$3,500,000 cash, representing the agreed difference in value of the land exchange. As of December 31, 1979, the Board had not transferred approximately 8 acres valued at \$1,204,000.

There was no gain or loss recorded by the Board on this exchange of land. The cost of the land not yet transferred has not been relieved from the accounts and the related liability of \$1,204,000 is included in accounts payable.

c) Grants

During the year, the Board received grants towards the construction of capital projects totalling \$5,761,000 (1978 - \$7,842,000), of which \$5,518,000 (1978 - Nil) was from the Federal Government.

5. Financing provided by province

Under an agreement dated July 13, 1972, the Province of New Brunswick advanced \$25,000,000 to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by the Board.

An agreement effective January 1, 1976, calls for the equal sharing of net operating income from the terminal until the province's capital investment, without interest, is repaid.

During the year, the debt to the province was reduced by \$672,000 (1978 - \$420,000).

6. Loans and interest in arrears

(\$000's)

Loans from Canada are comprised of:

Certificates of indebtedness, issued prior to July 8, 1970 at interest rates varying from 2-3/4% to 8-1/2% with no specific repayment dates

1979 \$ 188,267 1978 \$ 188,267

Certificates of indebtedness, issued after July 8, 1970 at interest rates varying from 7-3/16% to 10-7/8% with repayment dates as follows:

principal in arrears

1979 9,545 1978 5,994

1980-1984

25,323 26,652

1985 and after

97,532 78,411

\$320,667 \$ 299,324

Interest is accrued, but not paid, on all outstanding certificates of indebtedness including certificates which have matured. On those certificates on which the terms for payment of interest have expired, the Board continues to accrue interest at the rate applicable to the particular certificate on the dates they matured. The Board does not accrue interest on interest in arrears.

Interest in arrears, principal in arrears and amounts due in 1980 aggregating \$150,672,000 (1978-\$128,289,000) have not been classified as current liabilities.

On November 26, 1979, a Treasury Board submission was presented to the Minister requesting the elimination of interest on certain loans and cancellation of related interest in arrears due to the Crown. If the submission is approved as presented, an estimated \$334,468,000 (including approximately \$13,801,000 to be drawn down subsequent to year-end) of interest bearing loans will be cancelled and replaced by non-interest bearing loans and interest in arrears totaling \$118,743,000 will be forgiven and reclassified as contributed capital.

In 1978, the Government of Canada authorized the cancellation of certificates of indebtedness of \$133,411,000 and the related interest in arrears of \$118,547,000. The total amount forgiven, of \$251,958,000, was added to contributed capital.

7. Capital expenditures

Capital expenditures for the completion of work under construction and other authorized major additions to fixed assets are estimated at \$17,272,000. Of this amount, it is estimated that \$16,201,000 will be expended in the year ending December 31, 1980 and the balance in subsequent years.

8. Contingent liabilities

Claims aggregating approximately \$8,700,000 in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Board's property and sundry other matters in dispute have been received by the Board but are not reflected in these financial statements. In the opinion of the Board and its legal advisors, the Board's position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

9. Transfer of the Jacques Cartier and Champlain Bridges

Pursuant to Order in Council (P.C. 1978-3139) dated October 12, 1978, the Jacques Cartier and Champlain Bridges were transferred effective December 1, 1978, at no consideration, to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority.

The excess of liabilities over assets transferred to the new corporation in the amount of \$72,448,000 was credited directly to deficit.

The results of discontinued operations of these Bridges for the eleven months ended November 30, 1978 was a loss of \$2,380,000, including depreciation of \$958,000, and is shown separately in the Statement of Operations.



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

The Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa, Ontario.

I have examined the balance sheet of the National Harbours Board as at December 31, 1979 and the statements of operations, deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Board as at December 31, 1979 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Board, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "J. Macdonald", written over a horizontal line.

Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
February 18, 1980

Five-Year Review

(millions except for employee data and ratios)

	1979	1978	1977	1976 (Restated)	1975 (Restated)
Results of Operations					
Operating revenue	\$ 113.7	\$ 100.7	\$ 98.1	\$ 85.9	\$ 57.0
Operating expenses	111.6	106.5	106.0	100.1	68.2
Operating income (loss)	2.1	(5.8)	(7.9)	(14.2)	(11.2)
Other net expense	4.5	10.8	137.3	18.7	9.6
Net loss	2.4	16.6	145.2	32.9	20.8
Cash flow	28.2	17.0	14.5	10.4	11.9
Financial Position at Year End					
Working capital	\$ 117.6	\$ 111.9	\$ 100.1	\$ 90.8	\$ 94.7
Fixed assets - at cost	685.9	647.7	700.4	679.6	664.9
Total assets	568.8	526.3	539.6	649.8	660.7
Equity (Deficit) of Canada	30.6	33.0	(274.9)	(131.1)	(87.0)
Capital Expenditures					
Total	\$ 58.1	\$ 38.5	\$ 25.5	\$ 19.0	\$ 45.9
Traffic					
Total tonnage ¹	157.5	142.1	144.2	127.0	121.8
Grain throughput ²	6.7	9.3	10.1	9.5	10.4
Employees					
Average number of employees	1,865	1,967	2,144	2,208	2,201
Ratios					
Operating revenue/tonne	72¢	71¢	68¢	68¢	47¢
Tonnes/employee	84,450	72,242	67,257	57,518	55,338
Operating revenue/employee	\$ 60,965	\$ 51,195	\$ 45,756	\$ 38,904	\$ 25,897

¹ Includes tonnage through all NHB ports (in tonnes).

² Includes receipts and shipments at NHB-operated grain elevators (in tonnes).

Corporate Directory

The Board consists of four members: a Chairman, a Vice-Chairman, and two Members. They are appointed by the Governor-in-Council for a period of 10 years. The Chairman is the Chief Executive Officer of the National Harbours Board.

The Board is accountable to Parliament through the Minister of Transport.

Each port has a General Manager who is responsible for managing NHB activities within the port. The grain elevators of Prescott and Port Colborne have Superintendents of Operations.

Twelve of the ports are served by Port

Authorities established by the Minister commencing in 1971 as advisory bodies to the Minister. Each Port Authority is headed by a Chairman.

National Office is located in Ottawa. It is responsible for the planning, co-ordinating, reporting and controlling functions of the National Harbours Board on an overall basis and for providing advice to the Board on specific projects as required.

P.A.H. Franche
Chairman/Président

Dr. S.H. Weyman
Member/Membre

F.B. Eilam
Corporate Secretary/
Secrétaire de la Corporation

The National Harbours Board/Le Conseil des ports nationaux

J. Auger
Vice-Chairman/Vice-président

J.H.W. Cavey
Member/Membre

Annuaire de la corporation

Le Conseil se compose de quatre membres: un Président, un Vice-Président et deux Membres. Ils sont nommés par le Gouverneur général en conseil pour un mandat de dix ans. Le Président est aussi l'agent exécutif en chef du Conseil des ports nationaux.

Le Conseil rend compte au Parlement par l'entremise du Ministre des Transports.

Chaque port a un Directeur général qui est chargé de la direction des activités du C.P.N. à l'intérieur du port. Les éleveurs à grains de Prescott et de Port Colborne relèvent d'un Surintendant des opérations.

Parmi les ports relevant du C.P.N., douze ont des Administrations portuaires établies par le Ministre depuis 1971 comme organismes consultatifs répondant au Ministre. Chaque Administration portuaire est dirigée par un président.

Le siège social est situé à Ottawa. Il est chargé des fonctions générales de coordination, de planification, d'information et de contrôle pour l'ensemble du Conseil des ports nationaux et il lui incombe de conseiller au besoin le Conseil sur des projets particuliers.

Executive Officers/La haute direction

P.A.H. Franche
Chief Executive Officer/Agent exécutif en chef

J. Auger
Executive Director/Directeur exécutif

F. MacNaughton
Director of Engineering Services/
Directeur, services techniques

D.N. Morrison
Director of Operations/Directeur, opérations

J.A. Hanna
Director of Finance and Property Management/
Directeur, finances et gestion des biens

Y. Gagnon
Director of Policy, Planning and Development/
Directeur, recherches, planification et développement

D.N. Cassidy
Director General of Police and Security/
Directeur général, police et sécurité

National Office/Siège social

Tower A, Place de Ville
320, rue Queen
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Tel: (613) 992-0180

Tour A, Place de Ville

320, rue Queen

Ottawa, Ontario

K1A 0N6

Tél: (613) 992-0180

Port/Elevator	General Manager/ Superintendent	Port Authority Chairman
Port/Élévateur	Directeur général/ Surintendant	Président de l'Administration portuaire
St. John's (Nfld.)	D. Fox	R.W. Innes
Halifax	R.V. Beck	G.E. Simmons
Saint John (N.B.)	G.C. Moulard	F.G. Elkin
Belledune	G.C. Moulard	N.A.
Sept-Iles	S. Tremblay	L.H. Morin
Chicoutimi	Y Hébert	G. Rinfret
Baie des Ha! Ha!	Y. Hébert	G. Rinfret
Québec	H. Allard	J.P. Biron
Trois-Rivières	P. Alain	J.C. Trudelle
Montréal	N. Beshwaty	R.O. Beauchemin
Prescott	R.E. Bailey	N.A.
Port Colborne	R. Fisher	N.A.
Churchill	D. Figurski	G. Earl
Vancouver	F.J.N. Spoke	G. MacPherson
Prince Rupert	K.R. Krauter	W.J. Scott

1. Port of St. John's
P.O. Box 6178
St. John's, Nfld.
A1C 5X8
Tel: (709) 737-4664

2. Port of Halifax
Ocean Terminals
P.O. Box 336
Halifax, N.S.
B3J 2P6
Tel: (902) 426-3643

3. Port of Saint John
P.O. Box 6429
Station A
Saint John, N.B.
E2L 4R8
Tel: (506) 658-4869

4. Port of Belledune
c/o Port of Saint John
P.O. Box 6429
Station A
Saint John, N.B.
E2L 4R8
Tel: (506) 658-4869

5. Port de Sept-Iles
C.P. 280
Sept-Iles, Québec
G4R 4K5
Tél: (418) 968-1231

6. Port de Chicoutimi
C.P. 760
Chicoutimi, Québec
G7H 5E1
Tél: (418) 543-0263

7. Port de la Baie des Ha! Ha!
a.s. du Port de Chicoutimi
C.P. 760
Chicoutimi, Québec
G7H 5E1
Tél: (418) 543-0263

8. Port de Québec
C.P. 2268
Québec, Québec
G1K 7P7
Tél: (418) 694-3558
9. Port de Trois-Rivières
C.P. 999
Trois-Rivières, Québec
G9A 5K2
Tel: (819) 378-3939

10. Port de Montréal
Edifice du Port de Montréal
Cité du Havre
Montréal, Québec
H3C 3R5
Tél: (514) 283-7042

11. Prescott Elevator
P.O. Box 520
Prescott, Ontario
K0E 1T0
Tel: (613) 925-4228

12. Port Colborne Elevator
P.O. Box 129
Port Colborne, Ontario
L3K 5V8
Tel: (416) 834-3644

13. Port of Churchill
P.O. Box 217
Churchill, Manitoba
R0B 0E0
Tel: (204) 675-8823

14. Port of Vancouver
1900-200 Granville Street
Vancouver, B.C.
V6C 2P9
Tel: (604) 666-8978

15. Port of Prince Rupert
P.O. Box 730
Prince Rupert, B.C.
V8J 3S1
Tel: (604) 627-7545

Profil des cinq dernières années

(en millions sauf les données sur l'effectif et les ratios)

	1979	1978	1977	1976	1975
Résultats de l'exploitation					
Revenus de l'exploitation	\$ 113.7	\$ 100.7	\$ 98.1	\$ 85.9	\$ 57.0
Dépenses de l'exploitation	111.6	106.5	106.0	100.1	68.2
Bénéfice (perte) d'exploitation	2.1	(5.8)	(7.9)	(14.2)	(11.2)
Autres frais nets	4.5	10.8	137.3	18.7	9.6
Perte nette	2.4	16.6	145.2	32.9	20.8
Fonds autogénérés	28.2	17.0	14.5	10.4	11.9
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	\$ 117.6	\$ 111.9	\$ 100.1	\$ 90.8	\$ 94.7
Immobilisations au coût	685.9	647.7	700.4	679.6	664.9
Total des immobilisations	568.8	526.3	539.6	649.8	660.7
Avoir (déficit) du Canada	30.6	33.0	(274.9)	(131.1)	(67.0)
Dépenses d'immobilisations					
Total	\$ 58.1	\$ 38.5	\$ 25.5	\$ 19.0	\$ 45.9
Trafic					
Tonnage total ¹	157.5	142.1	144.2	127.0	121.8
Trafic de grains ²	6.7	9.3	10.1	9.5	10.4
Effectif					
Nombre moyen d'employés	1,865	1,967	2,144	2,208	2,201
Ratios					
Revenus d'exploitation/tonne	72¢	71¢	68¢	68¢	47¢
Tonnes/employé	84,450	72,242	67,257	57,518	55,338
Revenus d'exploitation/employé	\$ 60,965	\$ 51,195	\$ 45,756	\$ 38,904	\$ 25,897

¹ Comprend le tonnage acheminé par tous les ports relevant du C.P.N. (en tonnes métriques)

² Comprend les arrivées et les expéditions à tous les éleveurs à grains exploités par le C.P.N. (en tonnes métriques)



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Donald Mazankowski, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

J'ai vérifié le bilan du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1979 ainsi que l'état de l'exploitation, l'état du déficit, l'état du capital d'apport et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière du Conseil au 31 décembre ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que le Conseil, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le Vérificateur général du Canada,

Ottawa (Ontario)
le 18 février 1980

L'intérêt couru est calculé mais non payé pour tous les certificats de créance émis, y compris les certificats dont la date d'échéance est déjà passée. En ce qui a trait aux certificats dont les délais de paiements de l'intérêt sont expirés, le Conseil continue d'enregistrer l'intérêt couru au taux applicable à la date d'échéance de chaque certificat. Le Conseil n'enregistre pas d'intérêt couru sur les arrérages d'intérêt.

Les arrérages d'intérêt, les sommes dues en 1980 au total de \$150,672,000 (1978 - \$128,289,000) n'ont pas été inscrits au passif à court terme.

Une soumission au Conseil du Trésor a été présentée au ministre le 26 novembre 1979 demandant l'autorisation d'éliminer l'intérêt sur certains prêts et l'annulation des arrérages d'intérêt s'y rattachant dus à la Couronne. Si cette soumission est acceptée telle que présentée, environ \$334,468,000 d'emprunts (dont environ \$13,801,000 ne seront remboursés qu'après l'exercice courant) portant intérêt seront annués et remplacés par des emprunts sans intérêt et les arrérages d'intérêt de \$18,743,000 seront radiés et ajoutés au capital d'apport.

En 1978, le Gouvernement du Canada a autorisé l'annulation de certificats de créance d'une valeur de \$133,411,000 et les arrérages d'intérêt s'y rattachant de \$18,547,000. Le montant total de \$251,958,000 a été radié et ajouté au capital d'apport.

7. Dépenses en capital

Les dépenses en capital pour l'achèvement des travaux de construction en cours et d'autres additions majeures autorisées aux immobilisations sont estimées à \$17,272,000. De ce montant, le Conseil estime que \$16,201,000 seront déboursés durant l'exercice se terminant le 31 décembre 1980 et le solde au cours des exercices subséquents.

Des réclamations totalisant environ \$8,700,000 ont été reçues par le Conseil à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés du Conseil et diverses autres questions en litige, mais n'apparaissent pas dans les états financiers. Selon l'opinion du Conseil et de ses aviseurs légaux, la position du Conseil est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.

9. Transfert des ponts Jacques-Cartier et Champlain

L'excédent du passif sur l'actif d'une valeur de \$72,448,000 a été transféré à la nouvelle société et a été enregistré directement en contre-partie du déficit.

La cessation de l'exploitation de ces ponts pour la période de onze mois terminée le 30 novembre 1978 résultait en une perte de \$2,380,000 dont \$958,000 en amortissement. Cette perte est indiquée séparément dans l'état de l'exploitation.

En 1978, le Gouvernement du Canada a autorisé l'annulation de certificats de créance d'une valeur de \$133,411,000 et les arrérages d'intérêt s'y rattachant de \$18,547,000. Le montant total de \$251,958,000 a été radié et ajouté au capital d'apport.

En 1978, le Gouvernement du Canada a autorisé l'annulation de certificats de créance d'une valeur de \$133,411,000 et les arrérages d'intérêt s'y rattachant de \$18,547,000. Le montant total de \$251,958,000 a été radié et ajouté au capital d'apport.

8. Passif éventuel

4. Immobilisations
a) Sommaire - taux, coût et amortissement accumulé

		1979		1978	
Taux d'amortissement	Coût	Amortissement accumulé	Coût	Amortissement accumulé	
Terrains	-	\$ 103,146	\$ -	\$ 104,715	\$ -
Dragage	2,5%	27,715	19,428	27,625	18,890
Installations d'amarrage	2,5 - 10%	234,156	120,579	231,641	116,387
Immeubles	2,5 - 10%	143,770	75,604	139,747	75,586
Services publics	3,3 - 10%	27,053	11,256	25,736	10,166
Routes et surfaces	2,5 - 10%	33,468	18,140	31,348	16,654
Machinerie et équipement	5 - 20%	61,245	45,774	59,761	46,166
Mobilier et équipement de bureau	20%	1,324	1,194	1,265	1,083
Travaux de construction en cours	-	54,016	-	25,846	-
		\$ 685,893	\$ 291,975	\$ 647,684	\$ 284,932

b) Transfert de terrain c) Subventions

Au cours de l'exercice, le Conseil a consenti au transfert d'un terrain d'environ 84 acres, enregistré aux livres à une valeur de \$9,175,000 à la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement (SCHL) en contre-partie d'environ 12 acres de terrain et un montant de \$3,500,000 comptant, représentant la différence entre la valeur des terrains échangés. Au 31 décembre 1979, une portion d'environ 8 acres de terrain, évaluée à \$1,204,000, n'avait pas encore été transférée par le Conseil.

Le Conseil n'a enregistré aucun gain ni perte sur cette transaction. Le coût du terrain non-transféré n'a pas été radié des livres et le passif correspondant de \$1,204,000 est inclus dans les comptes créditeurs.

D'après l'entente en vigueur depuis le 1er janvier 1976, les revenus nets du terrain sont partagés également jusqu'au remboursement total sans intérêt de l'investissement de la Province de Nouveau-Brunswick à fournir un montant de \$25,000,000 pour le financement partiel de la construction du terminus Rodney à Saint-Jean appartenant au Conseil.

En vertu d'une entente inter-province

5. Financement fourni par une province

Le 8 juillet 1970 à des taux d'intérêt variant de 2-3/4% à 8-1/2% sans date précise de remboursement

Certificats de créance émis avant le 8 juillet 1970 à des taux d'intérêt variant de 7-3/16% à 10-7/8% et dont les périodes de remboursement sont les suivantes:

arrangements de capital

1980-1984

1985 et après

\$ 188,267	\$ 188,267	\$ 299,324
1979	1978	
6. Emprunts et arrrages d'intérêt sur emprunts		
Les emprunts du Canada comprennent:		
Certificats de créance émis avant le 8 juillet 1970 à des taux d'intérêt variant de 2-3/4% à 8-1/2% sans date précise de remboursement		
\$ 188,267		
Certificats de créance émis après le 8 juillet 1970 à des taux d'intérêt variant de 7-3/16% à 10-7/8% et dont les périodes de remboursement sont les suivantes:		
arrangements de capital		
5,994	9,545	26,652
78,411	97,532	
\$ 299,324	\$ 320,667	

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1979

1. Principales conventions comptables

- a) États financiers
- Les états financiers du Conseil des ports nationaux comprennent les comptes de tous les ports et des autres installations qui relèvent de sa juridiction.
- b) Placements
- Les placements sont enregistrés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance. Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le Gouvernement du Canada jusqu'à ce que les déboursés pour les projets d'immobilisations et autres soient effectués.
- c) Immobilisations et amortissement
- Immobilisations et amortissement
- f) Assurance
- Le régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le Gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents du Conseil. Ces employés et le Conseil doivent contribuer à ce plan. Ces contributions représentent la responsabilité totale du Conseil en cette matière et sont imputées aux dépenses de l'exploitation de l'exercice courant.
- g) Subventions tenant lieu de taxes municipales
- Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont présentement établies selon les évaluations municipales estimatives modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions sont payées après leur vérification par le ministère des Finances et sont souvent en souffrance de plusieurs années. Toutes régularisations subséquentes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.
- h) Avantages sociaux
- Chaque année, le Conseil comptabilise une provision pour les éléments de passifs estimatifs découlant des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou en vertu de la politique du Conseil. Le montant estimatif échéant à moins d'un an est inclus au passif à court terme.
- i) Reclassement des chiffres comparatifs
- Les chiffres comparatifs mentionnés aux états financiers ont été reclassifiés afin de respecter les regroupements utilisés dans la présentation de l'exercice courant.
2. Comptes débiteurs à long terme
- Les comptes débiteurs à long terme sont recouvrables sur des taux d'intérêt allant jusqu'à 8%. Les montants recouvrables à moins d'un an sont présentés à l'actif à court terme.
3. Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority
- Saint John Harbour Bridge Authority doit la somme de \$14,757,000 (1978 - \$14,822,000) au Conseil, qui lui, la doit au Gouvernement du Canada en conformité avec les dispositions du crédit L106b de la Loi des subsides no. 7, 1967, 1967-1968, chap. 8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées au Conseil sont identiques à celles des obligations non garanties de l'Administration. Selon les termes de l'entente entre le Gouvernement du Canada et l'Administration, le Gouvernement a, de fait, garanti le remboursement du capital et de l'intérêt sur ces obligations. Par conséquent, les obligations à recevoir et les emprunts et avances à payer au Gouvernement se contre-

encourent.
moment où elles sont
dépendances de l'exploitation au
réparations sont imputées aux
Les dépenses d'entretien et de

sations.
d'utilisation des immobili-
bases sur la durée probable
opération, suivant des taux
laquelle le bien a été mis en
l'année entière pendant
selon la méthode linéaire, pour
L'amortissement est calculé

blisse concerné.
ment au coût du bien immo-
partie sont créditées directe-
butions en capital) et de tierce
(qui ne sont pas des contri-
les projets d'immobilisations
regues de la Couronne pour
d'estimation. Les subventions
sont enregistrées à une valeur
la Couronne au Conseil et qui
celles qui sont transférées de
enregistrées au coût sauf
Les immobilisations sont

long terme.
qui rapportent des bénéfices à
tions et les coûts de dragage
acquisitions d'immobilisa-
capitaliser les additions, les
La politique du Conseil est de

Tableau des revenus et des bénéfices (pertes) **de l'exploitation**

(pour l'exercice terminé le 31 décembre 1979)
(\$000)

	1978	1979	Revenus	Bénéfices (pertes) de l'exploitation	1978	1979
St. John's (T.-N.)	\$ 1,015	\$ 921	\$	\$ (86)		
Halifax	6,809	5,857		(338)		
Saint-Jean (N.-B.)	6,019	4,827		(1,053)		
Belledune	155	145		62		
Sept-Îles	1,022	674		119		
Chicoutimi	792	681		411		
Baie des Ha! Ha!	60	73		20		
Québec	7,975	6,125		598		
Trois-Rivières	1,462	1,214		537		
Montréal	27,939	29,071		(2,211)		
Prescott	2,152	1,389		309		
Port Colborne	964	747		(138)		
Churchill	4,353	3,895		(121)		
Vancouver	51,314	43,922		4,744		
Prince Rupert	1,644	1,202		(790)		
	\$113,675	\$100,743		\$ 2,063		
						\$ (5,766)

État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1979

(\$000)

Provenance des fonds		
Perte nette		
Moins: postes n'exigeant aucune sortie de fonds		
Intérêt sur emprunts reporté (Note 6)	18,397	
Amortissement	14,926	
Autres	302	
Fonds provenant de l'exploitation	28,178	17,000
Augmentation du capital d'apport	-	252,063
Emprunts	21,343	28,802
Subventions pour projets d'immobilisations (Note 4)	5,761	7,842
Produit de l'aliénation d'immobilisations	8,885	277
	64,167	305,984
Utilisation des fonds		
Acquisitions d'immobilisations	58,144	38,486
Transfert de fonds de roulement à "Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc." (Note 9)	-	3,554
Radiation d'emprunts et arrrages d'intérêt	286	251,958
Autres correspondants (Note 6)	-	196
	58,430	294,194
Augmentation du fonds de roulement (Note 6)	5,737	11,790
Fonds de roulement au début de l'exercice	111,888	100,098
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	\$ 117,625	\$ 111,888

Les notes et l'annexe I ci-jointes font partie intégrante des états financiers.

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

État du déficit

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1979 (\$000)

	1979	1978
Solde au début de l'exercice	\$317,878	\$373,701
Perte nette	2,375	16,625
Excédent du passif sur l'actif transféré à "Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc." (Note 9)	-	(72,448)
Solde à la fin de l'exercice	\$320,253	\$317,878

État du capital d'apport

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1979 (\$000)

	1979	1978
Solde au début de l'exercice	\$350,872	\$ 98,809
Actifs d'apport transférés au Conseil	-	105
Radiation d'emprunts et arrérages d'intérêt correspondants (Note 6)	251,958	
Solde à la fin de l'exercice	\$350,872	\$350,872

Revenus	
Services portuaires	1979
Services de grains	\$ 27,040
Services de conteneurs	14,102
Locations	42,855
Services maritimes et autres	21,040
	8,638
	<u>113,675</u>
	100,743
Dépenses	
Salaires et avantages sociaux	36,440
Achat de services	39,226
Energie et services d'utilité publique	4,404
Amortissement	12,332
Subventions tenant lieu de taxes municipales	11,357
Autres	7,853
	<u>111,612</u>
	106,509
	(5,766)
Bénéfice (perte) de l'exploitation	
Autres (revenus) dépenses	18,155
Dépenses d'intérêt	(14,697)
Revenus d'intérêt	1,097
Perte sur aliénation de placements	(117)
Crédits parlementaires	4,438
	<u>8,479</u>
	(465)
Perte sur activités permanentes	14,245
Perte sur activités terminées (Note 9)	-
	<u>2,380</u>
Perte nette	\$ 2,375
	<u>\$ 16,625</u>

Les notes et l'annexe I ci-jointes font partie intégrante des états financiers.

ACTIF

A court terme

Encaisse

Placements

(valeur au marché:

1979-\$137,956,

Comptes débiteurs

1978-\$131,979)

Matériaux et fournitures

Comptes débiteurs à

long terme (Note 2)

Immobilitisations (Note 4)

Terrains et installations portuaires

Moins: amortissement accumulé

685,893 291,975 393,918 \$ 568,787 \$ 526,260

647,684 284,932 362,752

7,602 7,988

139,078 23,039 2,077 167,267

17,167 1,791 155,520

3,073 3,379 1978

PASSIF

A court terme

Comptes créditeurs et frais courus

Subventions tenant lieu de taxes municipales

A long terme

Avantages sociaux courus

Financement fourni par une province

(Note 5)

Emprunts (Note 6)

Arrangements d'intérêt sur emprunts

(Note 6)

7,290 23,671 320,667 136,898 488,526 538,168

24,343 299,324 118,743 449,634 493,266

350,872 (320,253) 30,619 568,787 \$ 526,260

AVOIR DU CANADA

Capital d'apport

Déficit

Les notes et l'annexe I ci-jointes font partie intégrante des états

Pierre A.H. Franche,
Président

le Conseil:
Approuvé par
financiers.

Jacques Auger
Vice-Président

Apport à la collectivité

L'accès à de bonnes installations portuaires provoque aussi l'implantation de nouvelles usines avec tous les avantages que cela apporte à la collectivité. Une étude réalisée récemment sur l'incidence économique d'un grand port du Saint-Laurent a révélé que la manutention de marchandises jusqu'à 10 pour cent de la population active de la région environnante. En plus des personnes qui travaillent directement pour le compte du Conseil, beaucoup d'emplois sont créés par sa demande de biens et de services dans le secteur privé. Par conséquent, le secteur privé emploie un certain nombre de personnes, notamment des conducteurs de remorqueurs, des pilotes, des débardeurs, des pilotes, des conducteurs de camions, des cheminots, des expéditionnaires, des travailleurs de la construction et des préposés à l'entretien.

L'apport d'avantages sociaux et environnementaux à ces collectivités demeure une des préoccupations du Conseil. Sa participation dans la construction de nouvelles installations portuaires provoque aussi l'implantation de nouvelles usines avec tous les avantages que cela apporte à la collectivité. Une étude réalisée récemment sur l'incidence économique d'un grand port du Saint-Laurent a révélé que la manutention de marchandises jusqu'à 10 pour cent de la population active de la région environnante. En plus des personnes qui travaillent directement pour le compte du Conseil, beaucoup d'emplois sont créés par sa demande de biens et de services dans le secteur privé. Par conséquent, le secteur privé emploie un certain nombre de personnes, notamment des conducteurs de remorqueurs, des pilotes, des débardeurs, des pilotes, des conducteurs de camions, des cheminots, des expéditionnaires, des travailleurs de la construction et des préposés à l'entretien.

L'apport d'avantages sociaux et environnementaux à ces collectivités demeure une des préoccupations du Conseil. Sa participation dans la construction de nouvelles installations portuaires provoque aussi l'implantation de nouvelles usines avec tous les avantages que cela apporte à la collectivité. Une étude réalisée récemment sur l'incidence économique d'un grand port du Saint-Laurent a révélé que la manutention de marchandises jusqu'à 10 pour cent de la population active de la région environnante. En plus des personnes qui travaillent directement pour le compte du Conseil, beaucoup d'emplois sont créés par sa demande de biens et de services dans le secteur privé. Par conséquent, le secteur privé emploie un certain nombre de personnes, notamment des conducteurs de remorqueurs, des pilotes, des débardeurs, des pilotes, des conducteurs de camions, des cheminots, des expéditionnaires, des travailleurs de la construction et des préposés à l'entretien.



Salle pour les visiteurs
Port de Vancouver

tion du terminus pour voyageurs à Vancouver et dans le réaménagement du Vieux Port dans la ville de Québec sont d'excellents exemples de l'intérêt que nous portons aux programmes communautaires.

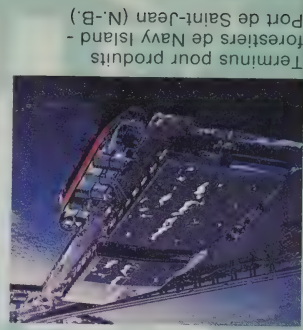
De plus, afin d'aider au maintien de l'activité économique actuelle de la région de Trois-Rivières et de soutenir le rôle de l'industrie des pâtes et papiers dans l'économie locale, nous avons entrepris cette année d'importants travaux de réfection dans

Afin de mettre le grand public au courant de notre présence dans la collectivité, le port de Vancouver a aménagé une salle pour les visiteurs au terminus à conteneurs Vanterm et il offre des visites accompagnées au grand public. Plus de 40,000 personnes visitent ce terminus à tous les

ans.

notre port qui est utilisé pour l'acheminement de ces produits d'exportation.

En qualité de membre actif de chaque collectivité que nous desservons, le Conseil des ports nationaux verse aux municipalités des subventions tenant lieu de taxes. En 1979, nos contributions se sont élevées à \$11,4 millions, soit 10 pour cent de nos revenus d'exploitation.



Terminus pour produits forestiers de Navy Island - Port de Saint-Jean (N.-B.)

secteur privé à un coût approximatif de \$8 millions tandis que le projet de rénovation et d'expansion des installations de Montréal devrait être terminé d'ici 1983 à un coût total estimé de plus de \$40 millions. Dans le cadre du projet de Montréal, la capacité de l'élévateur à grains n°4 sera augmentée d'environ quatre millions de boisseaux, ce qui permettra à Montréal de maintenir sa part du marché.

Dans l'Ouest du pays, le gouvernement fédéral et un consortium d'entreprises en grains ont conclu en 1979 un accord de principe visant la construction d'importantes installations de manutention et d'entreposage de grains à Ridley Island dans le port de Prince Rupert. Le coût total affecté à ce projet par le Conseil des ports nationaux sera de plus de \$40 millions. L'apport du secteur privé sera de plus de \$200 millions.

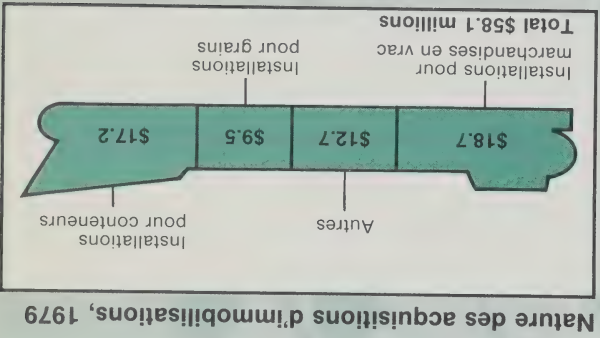
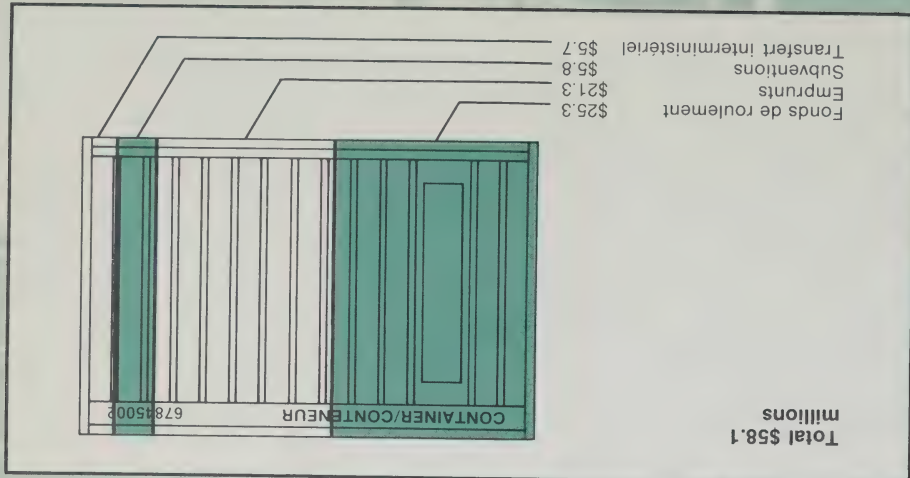
Plusieurs autres installations commerciales sont en chantier. À Saint-Jean (N.-B.), l'agrandissement du terminus Pugsley et du quai Long Wharf, tous deux des aires de transit polyvalentes, va bon train. Le terminus de Navy Island pour produits forestiers fut terminé en 1979. Un grand projet de modernisation et de reconstruction d'un terminus à Trois-Rivières fut entrepris au cours de l'année, le coût total estimatif de ce projet étant d'environ \$12 millions.

L'agrandissement de notre principal terminus pour marchand-

dises en vrac sur la côte du Pacifique, soit celui de Roberts Bank près de Vancouver, a maintenant été autorisé. Ce projet, auquel le Conseil des ports nationaux contribuera plus de \$40 millions, devrait être parachévé en 1983. L'apport du secteur privé à la réalisation de ce projet devrait dépasser \$100 millions. Ce projet ne fut sanctionné qu'après une analyse approfondie de son incidence sur l'environnement du territoire avoisinant.

Etant voué à l'amélioration de la qualité de vie au Canada, le Conseil des ports nationaux a collaboré à la mise en œuvre de nombreux programmes communautaires de réaménagement. Nous sommes un des principaux collaborateurs dans le réaménagement du Vieux Port dans la ville de Québec. À Vancouver, nous nous sommes engagés à financer et à exploiter d'importantes installations maritimes pour voyageurs qui seront intégrées dans un centre de conférences, le projet devant être terminé en 1982. Ce nouveau terminus desservira aussi le trafic croissant de navires de croisière faisant escale dans les grands ports de la côte du Pacifique.

Financement des acquisitions d'immobilisations, 1979



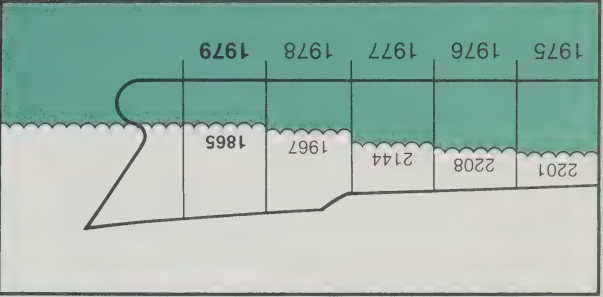
Ressources humaines

Malgré l'augmentation du trafic, le Conseil des ports nationaux a réussi à améliorer le rendement de son effectif au cours de chacune des cinq dernières années grâce à une utilisation des ressources humaines qui tient compte des progrès techniques, principalement dans le domaine de la conteneurisation et de la manutention des grains.

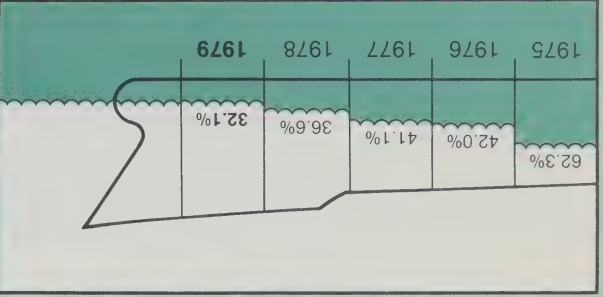
Parmi les 27 conventions collectives en vigueur au Conseil, cinq seulement avaient expiré à la fin de l'année. Dix-sept conventions collectives furent signées en 1979. Notre fiche dans le domaine des relations ouvrières fut toutefois gâtée par la grève de cinq mois des manutentionnaires de grains dans le port de Montréal.

Afin de satisfaire la demande d'installations spécialisées pour conteneurs, nous avons pour-suivi, en 1979, la construction d'un nouveau terminal à Halifax dont les travaux devraient se terminer en 1981 à un coût total estimé de \$29 millions. A Montréal, la construction du terminal Racine pour conteneurs s'étend sur 28,6 acres, est à moitié terminée, le parachèvement des travaux étant prévu pour 1981. A Vancouver, le revêtement de la chaussée du terminal Centennial pour conteneurs est en chantier et le terminal Lynterm est maintenant achevé. En outre, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, le terminal à conteneurs Rodney est si achalandé que des travaux d'agrandissement sont présentement en cours.

Nombre moyen d'employés



Salaires et avantages sociaux en % des revenus d'exploitation



Pour maintenir la position du Canada dans le commerce international de grains, d'importants travaux de réfection ont été entrepris aux installations des ports de Québec et de Montréal. La rénovation des galeries de chargement à Québec a été réalisée conjointement avec le

Investissements pour l'avenir

Etant donné l'immensité de son territoire, le Canada compte beaucoup sur des méthodes de transport efficaces, modernes et rentables. Afin de répondre aux impératifs de notre environnement, à la demande croissante des consommateurs et aux dictées de la technologie moderne, le Conseil des ports nationaux s'est engagé à agrandir et à améliorer ses installations. Au cours des cinq dernières années, le Conseil a affecté environ \$175 millions en fonds de roulement de nouvelles installations.

Contrôle des opérations
Port de Montréal



Tableau de contrôle
Elevateur à grains
Port de Montréal



dépenses

L'analyse des dépenses de 1979 révèle que malgré l'augmentation du volume, le Conseil des ports nationaux a très bien réussi à appliquer des principes solides de compression des coûts. Nous avons par exemple réussi à limiter l'augmentation des dépenses furent restreintes en 1979, sauf l'achat de services qui a augmenté de 15 pour cent.

répartition des

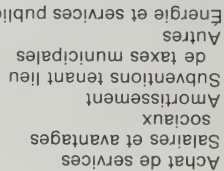
Les revenus de l'exploitation ont excédé les dépenses de l'exploitation pour la première fois depuis 1971. Toutes les grandes dépenses furent restreintes en 1979, sauf l'achat de services qui a augmenté de 15 pour cent.

En général, la direction du Conseil des ports nationaux estime que ses installations devraient avoir recours aux compétences et aux services qu'offre le secteur privé. Nous favorisons l'utilisation d'entre-prises publiques à 7,3 pour cent. des frais énergétiques et des prises privées d'arrimage, d'ex-ploitation de terminus, d'entre-preneurs en réparations et entretien et d'autres fournisseurs spécialisés qui peuvent fournir les compétences nécessaires au bon fonctionnement de nos installations. De cette façon, nous ne seulement nous améliorerons notre rendement, mais nous con-solidons aussi l'économie de notre pays.

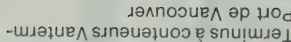
réussi à appliquer des principes solides de compression des coûts. Nous avons par exemple réussi à limiter l'augmentation

prises privées d'arrimage, d'ex-
ploitants de terminus, d'entre-
preneurs en réparations et en
entretien et d'autres fournisseurs
spécialisés qui peuvent fournir
des installations. De cette façon,
non seulement nous améliorerons
notre rendement, mais nous con-
solidons aussi l'économie de
notre pays.

(sauf les frais financiers)



d'exploitation



La nature et le volume du trafic portuaire

En 1979, le Canada a exporté des marchandises vers 145 pays et il en a importées de 138 pays. Au niveau mondial, le Canada occupe présentement le septième rang dans l'expédition de ses exportations par mer.

Bien que le Canada soit dans l'ensemble un importateur net de biens et de services, le Conseil des ports nationaux en qualité d'organisme maritime participe beaucoup plus aux exportations qu'aux importations. Le calmar expédié au Japon et le poisson surgelé

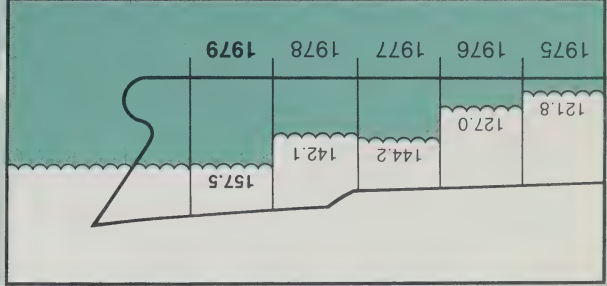
exporté à destination de l'Europe sont acheminés par le port de St. John's, Terre-Neuve. Par contre, le port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, importe du pétrole d'œuvre en Egypte et en Europe ainsi que des automobiles en Amérique du Sud et dans les Antilles.

Des ports de Montréal et de Québec, des grains sont acheminés en Europe tandis que le port de Vancouver dessert les pays en bordure du Pacifique.

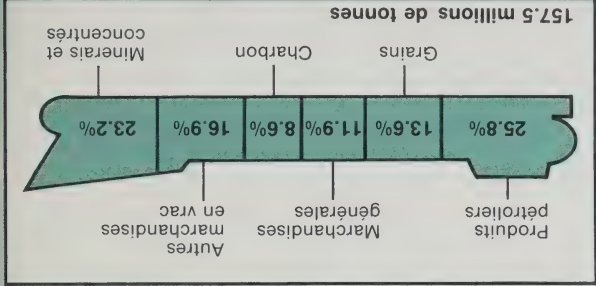
D'énormes quantités de marchandises générales, contenues et non contenues, sont maintenues dans nos ports, en provenance ou à destination d'un nombre croissant de pays. Montréal, Saint-Jean (N.-B.), et Halifax, en provenance ou à destination d'un nombre croissant de pays.

Dans le secteur des marchandises, le port de Sept-Îles expédie une grande partie du minerai de fer extrait dans cette région vers les États-Unis et le Japon. Dans ce même

Évolution du tonnage, 1975 - 1979



Composition du tonnage acheminé par les ports relevant du C.P.N., 1979

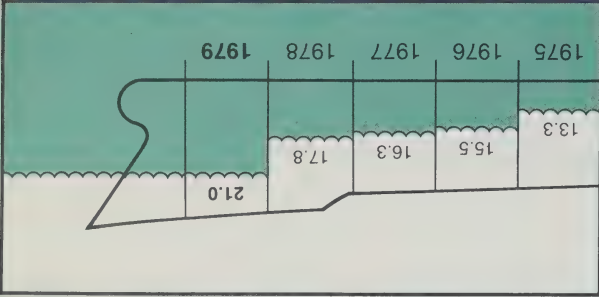


Installations pour le charbon de Roberts Bank - Port de Vancouver



Terminus pour produits pétroliers - Port de Chicoutimi





Revenus de location
(en millions de \$)

Les revenus de location ont augmenté de 18 pour cent en 1979. Cette hausse est attribuée en grande partie à l'entrée de nouveaux baux visant la location de nouvelles installations et à la révision régulière des loyers, axée sur l'obtention d'un rendement raisonnable calculé en fonction de la juste valeur marchande des services fournis.

Services maritimes et autres

En plus d'augmenter l'efficacité et la productivité de nos services de grains en 1979, nous avons travaillé à lutter contre la pollution et à améliorer la sécurité de nos installations. Des études furent entreprises dans le but d'améliorer bientôt les systèmes de dépoussiérage et de prévention des incendies et des explosions.

En 1979, les revenus provenant des services de grains ont diminué de 20 pour cent en raison principalement de la grève de cinq mois des manutentionnaires de grains dans le port de Montréal, cette grève ayant limité le trafic de grains à Montréal à 50 pour cent du volume de l'année précédente. Sauf imprévu, le trafic de grains devrait augmenter sensiblement en 1980 dans tous les éleveurs du Conseil des ports nationaux.

Le Conseil des ports nationaux reconnaît qu'il doit assurer la direction des ports nationaux dans l'intérêt de tous les Canadiens, mais il se rend compte aussi du rôle important que le secteur privé peut jouer dans l'exploitation de ses installations. À cet égard, le Conseil lève des installations à des entre-prises privées lorsque des facteurs financiers et l'efficacité des services le justifient. Certains éléments de l'actif tels que terminaux, entrepôts, lots de grèves minues, entrepôts, lots de grèves et terrains auxiliaires peuvent être loués du Conseil et affectés à diverses activités, notamment la manutention, le transport ou l'entreposage de marchandises ainsi que le chargement et le déchargement des conteneurs.

Services portuaires

Les services portuaires comprennent les fonctions ayant trait à la direction de la navigation à l'intérieur du port et à l'amarrage, au chargement et au déchargement des navires.

Services des grains

Comme marchandises d'exportation, les grains sont essentiels à l'économie du Canada. À l'échelle internationale, notre pays se classe au deuxième rang des exportateurs de grains et il fournit de fait plus de 10 pour cent des exportations mondiales de grains. Environ 75 pour cent des grains sont acheminés par des ports nationaux. La Corporation possède 10 élévateurs à grains tandis que des installations modernes destinées au chargement parachevées au cours de l'année 1979. Toutes ces mesures supportent sans aucun doute notre objectif qui est d'augmenter le trafic de grains dans nos élévateurs.

La manutention des grains se fait sous l'égide du Conseil à Montréal. De plus, à Montréal, l'automatisation récente de la galerie de transfert de notre élévateur à grains pour consommation intérieure a plus que doublé la rapidité du transfert des balances d'arrivée aux bacs d'entreposage.

Jean, Nouveau-Brunswick, le Conseil partage les revenus et les dépenses avec une société privée.

Afin de maintenir sa position concurrentielle au niveau international, tout le système canadien de distribution des grains fait l'objet d'un vaste programme

Nombre de navires et leur tonnage, 1975-1979

	1975	1976	1977	1978	1979
Arrivées	36,231	37,050	38,062	37,452	35,438
Jauge brute enregistrée	189,985,000	195,853,000	217,502,000	227,628,000	234,822,000
Tonnage moyen des navires	5,244	5,286	5,714	6,078	6,626

Services de conteneurs

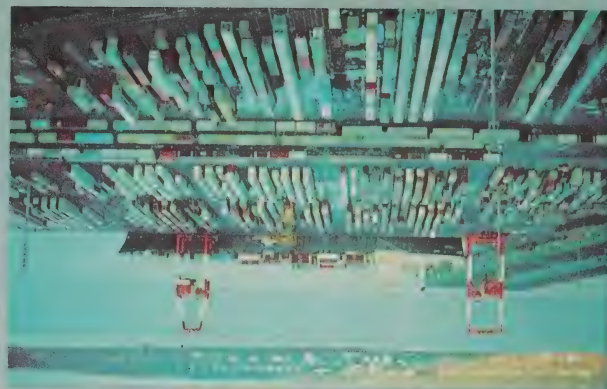
ministation immobilière ainsi que de la construction, la réparation et l'entretien des installations. Dans une moindre mesure, le Conseil exploite lui-même quelques-unes de ses installations spécialisées telles que les élévateurs à grains, les entrepôts et les réseaux ferroviaires à l'intérieur des ports.

Le Conseil maintient son propre service de police pour la protection des personnes, de la propriété et des marchandises. Ce service, qui se compose d'environ 300 policiers, compte des détachements dans les ports de St. Johns (T.-N.), Saint-Jean (N.-B.), Halifax, Québec, Montréal, Vancouver et Churchill (en saison). La protection des autres ports incombe aux services de police les plus près ou conteneur à l'usine, au terminus John's, à Terre-Neuve, le tonnage a augmenté de 58 pour cent par rapport au faible trafic de conteneurs en 1978; à Halifax, le

la conteneurisation, le transport des marchandises diverses est plus simple et plus économique que les mouvements fragmentaires de fret. De plus, les marchandises emballées dans des conteneurs fermés et scellés sont en plus grande sûreté. Il est possible de décharger en une seule journée 500 conteneurs d'un navire porte-conteneurs, soit l'équivalent d'environ 8,000 tonnes de fret dont le déchargement dans un navire traditionnel exigeait environ 13 jours.

En 1979, les services de conteneurs ont augmenté en flèche dans la plupart des installations. Dans le port de St. Johns, à Terre-Neuve, le tonnage a augmenté de 58 pour cent par rapport au faible trafic de conteneurs en 1978; à Halifax, le

éclairage et un contrôle rigoureux aux barrières.



Port de Halifax
Terminus à conteneurs Halterm -



Port de Montréal
Terminus à conteneurs Cast -

tonnage a augmenté de 18%. Le nombre de conteneurs manutentionnés à Montréal a augmenté de 38 pour cent comparativement au trafic commercial de CP Navigation démenagement de CP Navigation du port de Québec au port de Montréal. A Vancouver, le trafic de conteneurs s'est maintenu au même niveau qu'en 1978 en raison de la fermeture temporaire d'un lien ferroviaire conduisant aux installations portuaires sur la rive nord, et d'un arrêt de travail des cheminots de la Colombie-Britannique.

Gamme des services

Très peu de pays sont entourés par autant d'eau que le Canada. Notre pays est délimité par les océans Atlantique, Pacifique et Arctique, et il possède un réseau fluvial intérieur qui prend source dans les Grands Lacs.

Bien que les transports ferroviaires, le camionnage et les heures. Les installations pour marchandises en vrac sont placées à des installations plus compatibles au milieu environnant.

Nos ports de l'Ouest prennent plus d'importance à mesure que nos échanges avec les pays en bordure du Pacifique augmentent. Alors qu'en 1960, environ 13 pour cent du tonnage du Conseil agit souvent en qualité de propriétaire, jouant des propriétés et des installations au secteur privé, notamment à des firmes d'arrimage, des sociétés d'expédition et des sociétés de terminus. En utilisant nos installations, ces sociétés chargent ou déchargent les marchandises qui sont alors transportées dans des wagons ou des camions ou sont entreposées.

En plus de diriger la navigation à l'intérieur du port, le personnel portuaire s'occupe de l'application des tarifs et de la perception des droits, de l'ad-

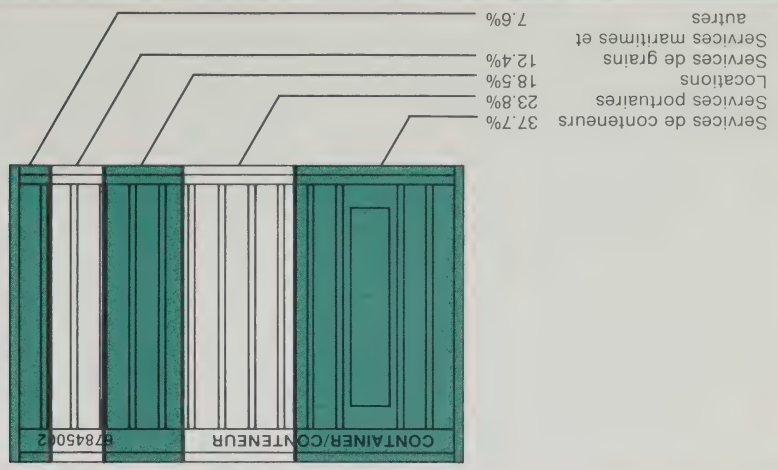
Les ports ont toujours joué un rôle essentiel dans l'histoire du Canada, facilitant l'immigration et nous permettant d'importer des biens et d'exporter nos ressources. Très souvent, l'emplacement initial d'un port a déterminé l'aménagement d'une grande ville.

Au cours des dernières années, le domaine du transport maritime au Canada a subi d'importants changements d'ordre technique et de profil du trafic. Les navires sont plus grands qu'ils ne l'étaient et plus spécialisés. Concurrentement, la conteneurisation et l'utilisation de matériel de chargement automatisé ont réduit le temps d'arrêt moyen dans le port d'environ 10 jours qu'il était à environ 24 à 36

Nos ports de l'Ouest prennent plus d'importance à mesure que nos échanges avec les pays en bordure du Pacifique augmentent. Alors qu'en 1960, environ 13 pour cent du tonnage du Conseil agit souvent en qualité de propriétaire, jouant des propriétés et des installations au secteur privé, notamment à des firmes d'arrimage, des sociétés d'expédition et des sociétés de terminus. En utilisant nos installations, ces sociétés chargent ou déchargent les marchandises qui sont alors transportées dans des wagons ou des camions ou sont entreposées.

En plus de diriger la navigation à l'intérieur du port, le personnel portuaire s'occupe de l'application des tarifs et de la perception des droits, de l'ad-

Ventilation des revenus totaux de l'exploitation par service, 1979



En 1979, les résultats d'exploitation du Conseil des ports nationaux ont reflété l'orientation adoptée l'année précédente lorsque nous avons mis l'accent sur la planification, le contrôle et la responsabilité au niveau des ports et du siège social. Par l'adoption d'une politique nationale clairement définie et la délégation de pouvoirs, nos ports ont réussi à répondre efficacement aux demandes locales et régionales du marché tout en s'acheminant vers notre objectif d'autosuffisance. Notre perte nette de \$2,4 millions correspond à seulement 2 pour cent du volume total d'accompagnement d'une majoration des tarifs. Nous avons réussi à restreindre l'augmentation des dépenses d'exploitation à 5 pour cent par rapport à 1978; ce succès reflète l'amélioration du rendement de nos ressources humaines.

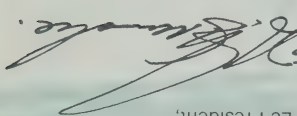
Dans l'ensemble, le Conseil des ports nationaux a augmenté ses revenus d'exploitation de 13 pour cent en 1979. Malgré la grave prolongée des manutentions de grains à Montréal et l'arrêt de travail de dix jours dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert, le volume total de conteneurs aux ports de Halifax et de Montréal. Le terminus Navy Island pour produits forestiers à Saint-Jean (N.-B.) et les installations Lynnterm à Vancouver furent parachèvement. Au cours de l'année, divers projets ont fait l'objet de travaux de planification et d'études de faisabilité. La grandissement prévu du terminus de Roberts Bank pour mar- chandises solides en vrac à Vancouver, des installations à grains de Ridley Island à Prince Rupert, et des installations pour navires de croisière à Vancouver n'en sont que quelques exemples; ces trois projets ont d'ailleurs reçu l'approbation de principe des autorités au début de 1980.

En plus de sa participation active dans des projets industriels et commerciaux, le Conseil des ports nationaux a collaboré avec d'autres organismes de l'Etat à divers niveaux pour réaliser des aménagements sociaux et environnementaux destinés à servir la collectivité canadienne. En 1979, nous avons collaboré avec Parcs Canada à la réfection des quais nécessaires dans le cadre du réaménagement du Vieux Port de Québec.

Nous avons mis en chantier. Nous avons lancé un grand projet de modernisation de nos installations à grains à Montréal. Dans le port de Québec, en collaboration avec Bunge du Canada Ltée, nous avons terminé la réfection des nos galeries de chargement destinée à en augmenter sensiblement la capacité et le rendement.

La construction d'autres projets de ports nationaux est poursuivie, notamment la construction de nouveaux terminus à Vancouver et de l'Association congolaise mondiale de l'Association internationale des ports et havres en 1983, et Québec accueillera la congrès de l'American Association of Port Authorities en 1984. En terminant, je désire souligner les hauts faits de deux membres de notre service de police et de sécurité qui, au cours de l'année, ont sauvé la vie d'un homme monté sur la super-structure du pont Jacques-Cartier. Le 21 septembre 1979, le lieutenant Marcel Mailoux et le capitaine Georges Rouleau du service de police et de sécurité du port de Montréal furent honorés d'une Médaille de bravoure par le Gouverneur général du Canada. La décoration revêt une importance particulière car c'est la première fois que la Médaille de bravoure est accordée deux fois à la même personne. De plus, le 27 juillet 1979, notre Directeur général du service de police et de sécurité, M. D.N. Cassidy, a reçu un certificat honorifique pour services d'intérêt public du Directeur du Federal Bureau of Investigation, le juge W.H. Webster, M. Cassidy a reçu cette distinction pour ses nombreuses années de service comme président du Comité consultatif au F.B.I. sur l'information criminelle et la déclaration de crimes aux Etats-Unis.

Au nom du Conseil, je profite de cette occasion pour remercier nos employés et nos clients du rôle qu'ils ont joué dans les réalisations de la Corporation en 1979.

Le Président,

Pierre A.H. Franche

Faits saillants

(000) sauf données sur l'effectif

1979

1978

Résultats financiers

Revenus de l'exploitation

\$113,675

\$100,743

Perte nette

2,375

16,625

Fonds autogénérés

28,178

17,000

Situation financière à la fin de l'exercice

Fonds de roulement

\$117,625

\$111,888

Total de l'actif

568,787

526,260

Emprunts à long terme et arrrages

457,565

418,067

Dépenses d'immobilisations

Dépenses totales

\$ 58,144

\$ 38,486

Trafic

Tonnage total (en tonnes métriques)

157,500

142,100

Effectif

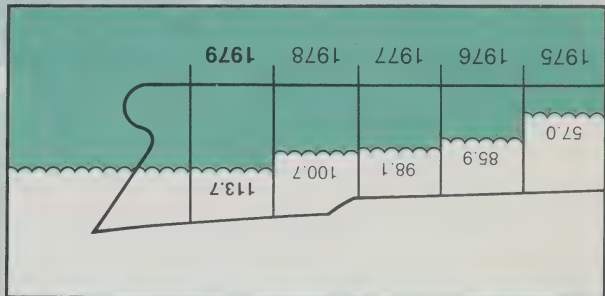
Nombre moyen d'employés

1,865

1,967

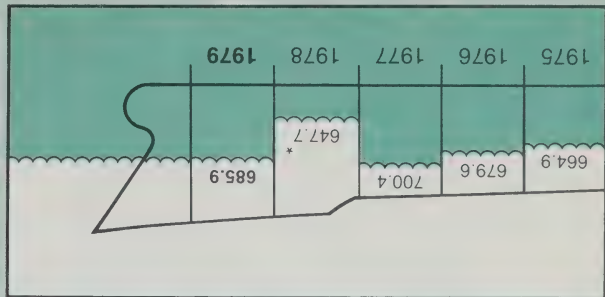
Revenus de l'exploitation

(millions de dollars)



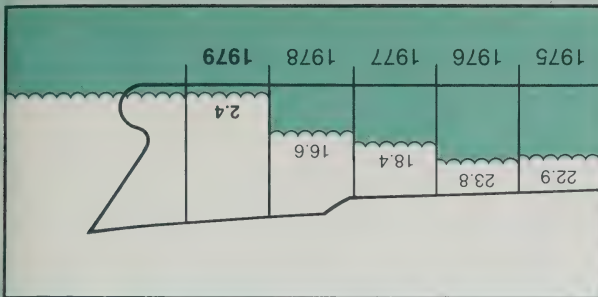
Coût des immobilisations

(millions de dollars)



Perte nette avant postes spéciaux et extraordinaires

(millions de dollars)



*Nota: En 1978, la valeur des immobilisations a baissé de \$77 millions à cause de la cession des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

L'Honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

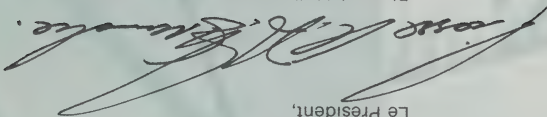
Le Conseil des ports nationaux est heureux de vous présenter son rapport annuel pour l'année 1979.

Dans une période de forte inflation, de taux d'intérêt croissants et de changements dans nos marchés, la compétence et le dévouement de nos employés nous a permis de réaliser des revenus record tout en réduisant notre perte à son plus bas niveau depuis 1965. De plus, le Conseil des ports nationaux reconnaît le rôle joué par le gouvernement qui, en 1978, a autorisé la refonte partielle de la dette de la Corporation. Cette mesure a exercé une influence positive sur nos résultats financiers de 1979. L'amélioration du rendement de la Corporation cadre avec l'objectif général du gouvernement visant une plus grande efficacité et avec l'objectif du Conseil des ports nationaux visant l'autosuffisance financière.

La Corporation a de nouveau cette année servi ses clients efficacement et elle a incité ses employés à se dépasser malgré les incertitudes créées par les discussions qui se prolongent depuis plus de quatre ans déjà sur l'avenir des ports du Canada. Au cours de l'année qui vient, je solliciterai votre appui dans la solution de cette question primordiale. Ainsi, nous espérons rétablir une certaine stabilité nécessaire pour bien servir nos clients et la Corporation. Le Conseil estime que d'importants progrès ont été réalisés en 1979 afin de fournir un service efficace et compétent au commerce canadien.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président,



Pierre A.H. Franche

Conseil des ports nationaux

À l'aube d'une nouvelle décennie, le Conseil des ports nationaux espère améliorer ses services encore davantage.

Le Conseil favorise l'utilisation efficace de ses ports dans le but de desservir le commerce international et international de marchandises transportées par mer. Il traite ses clients équitablement à l'intérieur d'un réseau de transport qui est coordonné avec les autres fonctions maritimes et modes de transport.

Ports relevant du Conseil des ports nationaux



- * Siège Social, Ottawa
- 1. Port de St. John's
- 2. Port de Halifax
- 3. Port de Saint-Jean
- 4. Port de Belledune
- 5. Port de Sept-Îles

6. Port de Chicoutimi
7. Port de la Baie des Haies
8. Port de Québec
9. Port de Trois-Rivières
10. Port de Montréal
11. Élevateur de Prescott
12. Élevateur de Port Colborne
13. Port de Churchill
14. Port de Vancouver
15. Port de Prince Rupert

Table des matières

2	Introduction
3	Lettre au Ministre
4	Faits saillants
5	Message du Président
6	Gamme des services
10	La nature et le volume du trafic portuaire
11	Répartition des dépenses
12	Ressources humaines
12	Investissements pour l'avenir
14	Apport à la collectivité
15	Etats financiers
24	Rapport du Vérificateur général
25	Profil des cinq dernières années
26	Annuaire de la corporation



rapport annuel 1979



CAI
TA66
- A56



Contents

Introduction	2
Letter to the Minister	3
Highlights	4
The Chairman's Message	5
Operations Review	6
Financial Review	14
Financial Statements	17
Auditor's Report	26
Five-Year Review	27
Corporate Directory	28



National Harbours Board: lifeline to the world

The National Harbours Board, established as a Crown Corporation by an Act of Parliament in 1936, administers facilities at 15 ports, strategically located from one coast of Canada to the other. Our ports serve Canadians by facilitating the flow of our abundant natural resources emanating from all regions of the country into the world marketplace. We provide a lifeline which benefits the Canadian farmer, miner, forestry worker, fisherman, manufacturer and ultimately the consumer. As the link which connects the marine and surface modes of transportation, National Harbours Board ports handle over half the volume of Canada's waterborne foreign trade.

The Board promotes the economic and efficient distribution of many commodities but in particular the export of those bulk resource commodities with which this country is richly endowed. Canadian resources such as grain, coal, iron ore, potash, sulphur and forest products are in demand worldwide. Our ports are also vital both to the Canadian manufacturer, in providing raw materials and ensuring safe shipment of finished goods, and to the Canadian consumer, by ensuring the safe and efficient movement of goods such as petroleum for local consumption. Many vacationers to Canada enter this country through NHB passenger terminals at a number of our locations.

Clearly the National Harbours Board desires to be of benefit to all economic and regional sectors of Canada and is constantly striving to expand its already large base of facilities to meet emerging demands. In 1980 the Board invested over \$37 million toward the construction of new facilities and the refurbishing of existing ones.

As the National Harbours Board looks back on its most successful year ever, it is also able to look forward to providing that vital lifeline to the rest of the world in a more efficient and responsive manner than ever before.



Letter to the Minister

To the Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport,
Ottawa

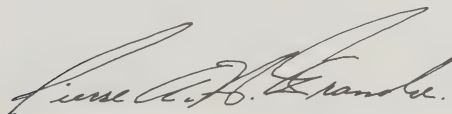
Dear Mr. Minister:

The National Harbours Board is pleased to submit its Annual Report for 1980.

The year just ended marks an important turning point in the financial history of the organization. As a result of the increased productivity shown by our reduced staff complement, the Corporation managed, for the first year since 1965, to record a net profit in the amount of \$17.4 million. This accomplishment represents an important initial step towards achieving our objective of financial viability. The National Harbours Board wishes to acknowledge your support of the second phase of our plan for the reorganization of our debt which received Government approval during the year. This action, while not affecting 1980 results, will have the impact of substantially reducing interest expense, commencing in 1981.

Notwithstanding our success during the year, the Corporation must remain responsive to the challenges of the future. The National Harbours Board looks forward to the continued provision of efficient service and facilities to its customers and intends to reinvest its surplus funds in port development activities. This long-run orientation should facilitate the achievement of the Corporation's objective of commercial viability while supporting the broader economic and social objectives of the Government.

Yours truly,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Pierre A.H. Franche', with a stylized, flowing script.

Pierre A.H. Franche,
Chairman

Highlights

000's except for return on fixed assets employed and employee data

	1980	1979
Financial Results		
Operating revenue	\$ 151,967	\$ 113,675
Net income (loss)	\$ 17,360	\$ (2,375)
Cash flow	\$ 57,319	\$ 28,178
Return on fixed assets employed	2.5%	(0.4%)

Financial Position at Year End

Working capital	\$ 161,121	\$ 116,987
Total assets	\$ 620,102	\$ 568,787
Long-term liabilities	\$ 529,801	\$ 487,888

Capital Expenditures	\$ 37,860	\$ 58,144
----------------------	-----------	-----------

Traffic		
Total metric tonnage through NHB ports	163,000	157,500

Employees		
Average number of employees	1,777	1,865

The Chairman's Message

Last year at this time, I reported that the National Harbours Board anticipated that it would, on a consolidated basis, achieve its goal of financial self-sufficiency in 1983. I am pleased to report that the National Harbours Board, by recording a profit in 1980, achieved a significant first step in this regard.

1980 was truly an exceptional year. A combination of outstanding employee effort and dedication, coupled with strong customer demand for our facilities, provided the Board with operating results unparalleled in its history. The Board achieved a net income for the year of \$17.4 million and generated cash flow of \$57.3 million. Nevertheless, despite the positive results in 1980, the National Harbours Board registered a return on fixed assets employed of only 2.5% which falls short of the target required to achieve the long-run financial viability of the Corporation.

Profitability and tonnage records were prevalent throughout the port system but the performances of several ports were particularly noteworthy. The Port of Montreal moved approximately 7.5 million tonnes of grain through its facilities during the year. This was more than three times the 1979 tonnage, which was depressed by a five-month grain handlers' strike, and approximately 50% above the previous 5-year average. The Port of Quebec experienced similar success in the shipment of grain and surpassed its previous grain throughput record. Demand for terminal facilities at the Port of Vancouver was exceptional in 1980 and operating revenue in this sector increased by 25% over 1979. The Port of Saint John registered a sharp increase in tonnage, a significant portion of which reflected the first full year of operations of the new Forest Products Terminal. Although on a smaller scale, similar success stories were achieved at our locations of Port Colborne, Prince Rupert, Belledune and Baie des Ha! Ha!. Indeed the operating success of our ports was widespread.

Uncontrollable factors caused the Ports of Sept-Îles and Churchill to suffer from reduced levels of business activity in 1980. At Sept-Îles, total operating revenue dropped marginally, when compared to 1979, as a result of the recession in the United States, which reduced the demand for steel and consequently affected iron ore requirements. The Port of Churchill suffered a major shortfall in grain deliveries as a result of the decrease in shipments allocated by the Canadian Wheat Board. This factor reduced operating revenue 21% below the 1979 level and gave rise to a net loss of \$2.0 million.

Considering the general increase in the Board's level of activity in 1980, operating expenses were held very much in check. A 34% increase in operating revenues over 1979 compares favourably to the increase of 19% in operating expenses over the same period. Cost containment measures were instituted through our strategies of constantly evaluating efficiency, discontinuing unprofitable activities, modernizing facilities and involving the private sector where particular operating skills are required. The Corporation's performance was aided by a good record in labour relations during the year. Eleven collective agreements were signed and the two work disruptions which did occur, did not materially affect port operations in 1980.

The Corporation, in response to the demand for more and better facilities, achieved a number of major accomplishments in 1980. At the Port of Halifax, construction continued on Container Terminal II, which is projected to be operational in 1982. Construction was completed on an extension to Rodney Terminal, at the Port of Saint John, which provides the Port with one more container berth; also at Saint John, construction continued on major extensions to Pugsley Terminal and Long Wharf. At the Port of Montreal, dredging and filling of the site of Racine Terminal, Phase A was completed.

The grain trade will also be served by expanded National Harbours Board facilities. At the Port of Montreal, construction started on a major extension to Grain Elevator No. 4 while a modernization of Grain Elevator No. 3 was completed during the year. At the Port of Prince Rupert construction began on a major grain handling facility at Ridley Island. Settlement of a significant environmental issue led to Government approval of a proposed expansion of the Roberts Bank coal terminal at the Port of Vancouver.

Now that the Corporation is moving towards its goal of financial viability, the National Harbours Board intends, in the future, to serve its customers by reinvesting surplus funds in financially viable port development projects. Negotiations are continuing regarding the construction of a potash terminal at the Port of Saint John to serve new discoveries of potash near Sussex, New Brunswick. Similarly, plans are in progress concerning construction of a bulk coal facility at Ridley Island, Port of Prince Rupert, to handle exports emanating from newly developed coal mines in northeastern British Columbia.

On behalf of the Board, I would like to take this opportunity to thank our employees and customers for the part they played in making 1980 the Corporation's most successful year ever.



Pierre A.H. Franche,
Chairman

National Harbours Board: responding to resource-based industry



The history of Canada reflects an economy which, in the past and to this day, continues to depend upon trade based on primary resources and resource-related industries. Throughout its history Canada has taken advantage of upward movements in world commodity prices to develop new export opportunities. Today, existing energy reserves in the west and the prospects of discoveries in the east present Canada with exciting new opportunities related to resource development.

In the past, the development of our natural resources has represented the main stimulus for national economic growth. This resource-based growth has led to important linkages with the industrial sector. The development of Canada's capabilities in related manufacturing and service activities has in turn fostered an increase in population, a trend towards urbanization, and improved standards of living for the average Canadian. These factors have created an emerging dependency on an increasingly important domestic market.

The Canadian economy is presently undergoing a significant expansion in the western part of the country. Western Canada, due to its base of renewable and non-renewable resources, assumed a more substantial role in the national economy in the 1970's. In the 1980's, the west is expected to enter into a further period of resource expansion based primarily upon rising demands for the region's energy, agricultural and mineral products. National Harbours Board is vitally interested in maintaining an active role in the development of new port facilities to enable this region to exploit its potential in an efficient manner.

Canada's export commodities fall mainly into the category of dry bulk commodities which represented over 60% of the total 1980 metric tonnage passing through National Harbours Board ports. Almost 90% of dry bulk shipments fall into the following

Grain: cornerstone of western Canada's economy

commodity groups: grain, coal, other minerals or forest products.

Grain is the foundation upon which western Canada's economy emerged in the 1800's and is still a vital contributor to the country's economic well-being.

Coal, as an energy source and a component of steel manufacturing represents a commodity which will be essential to the expansion of the world's industrial horizon in the 1980's and beyond.

Iron ore, while not in a period of dramatic growth due to a slowdown in the steel industry, is nevertheless projected to remain as one of the largest sources of tonnage for the National Harbours Board in the foreseeable future.

Sulphur and potash, which are used extensively in fertilizers, represent a hope for the future in the developing countries. The desire of emerging nations to employ more advanced agricultural techniques promises rapid growth for the demand of these commodities in the 1980's.

Forest products, which are produced all across Canada, represent a source of stability to the Canadian economy. The forest industry provided a basis for early economic development and has traditionally served as a buffer against more volatile worldwide demand for other commodities.

In addition to the export of primary goods, National Harbours Board ports are actively involved in assisting the manufacturing sector in a variety of ways. Through the economic transshipment of crude oil and other petroleum products, industrial concerns are provided with an adequate energy supply to conduct their manufacturing processes. About 25% of the 1980 total tonnage handled at NHB ports is categorized as "liquid bulk".

The emergence of containerization has greatly assisted Canadian

manufacturers and processors in providing safe, economical transit for higher value merchandise into the marketplace. Due to the efficiency of containerization, the growth rate of containerized cargo has been over three times that of non-containerized cargo in the last five years.

Grain: cornerstone of western Canada's economy

Grain exports provided western Canada with its initial source of economic development in the 1800's and continued as the major source of livelihood for the majority of westerners until 1948 with the discovery of oil at Leduc, Alberta. Today Canada ranks as one of the world's largest exporters of grain and in fact supplies over 10% of the world's grain exports.

Canadian grain handled at NHB facilities includes wheat, rye, barley, oats, corn, unmilled cereal grains, oil seeds, soya beans and grain by-products. The vast majority of these grain products are grown in Saskatchewan, southern Alberta and Manitoba. A smaller amount of corn

and other feed grains are grown in Ontario, some of which is handled by our facilities at Prescott and Port Colborne.

Historically, approximately 40% of the western grain has moved further west by rail for eventual export by vessel to Japan, China and other Pacific Rim countries. The remaining 60% has been shipped by rail to Churchill or Thunder Bay. From Churchill, grain is generally shipped by vessel to Europe while much of the Thunder Bay grain flows by laker to St. Lawrence River ports within the NHB such as Prescott, Montreal, Trois-Rivières, and Quebec for processing or shipment overseas. Western grain is also shipped by rail to Saint John, and Halifax, mainly in the winter season, for conversion to flour and/or subsequent export. While it seems obvious that Pacific Rim countries are served from Canada's west coast ports, and western Europe is served from our eastern ports and Churchill, there is an interesting grouping of "in-between" markets which are served by both eastern and western Canadian ports. This "in-between" group includes countries such as Cuba, Peru, Russia, Poland, Bangladesh, India, Italy, Algeria, Iraq and the Netherlands. Due to a shift in the market for grain, there has been a recent trend towards more western movement of grain.



Coal: vital to the industrial sector

The Board owns 10 grain elevators with a storage capacity of approximately 1,500,000 tonnes. National Harbours Board operated facilities are located at Montreal, Halifax, Prescott, Port Colborne and Churchill. At the Ports of Saint John and Quebec, NHB owned facilities are leased to private companies. A second facility at the Port of Quebec is privately owned and operated but is situated on NHB land which has been leased to the owner-operator. Similar leases of NHB property to private owners and operators of grain facilities are in effect at the Ports of Vancouver, Prince Rupert and Trois-Rivières.

Over the past five years, grain tonnage has increased from 18.1 million tonnes in 1976 to 29.2 million tonnes in 1980. Experts forecast that volume for 1990 may approach 40 million tonnes. In keeping with this projected growth, the National Harbours Board continued its concerted effort to increase capacity and efficiency and implement environmental and safety features at its facilities in 1980.

Expansion was particularly notable during 1980 at the Port of Montreal. Construction commenced on an extension to Grain Elevator No. 4, which will create 120,000 tonnes of additional grain storage capacity. This will enable the port to more than recover the grain storage capacity, which will be lost as a result of the closure of an obsolete elevator. Storage bins will be self-unloading, fully automated and interconnected with the existing elevator complex. Additional plans are presently being considered for improvements to the grain loading galleries at this facility. During the year, improvements to truck loading facilities at Grain Elevator No. 3 and the automation of the transfer gallery of Grain Elevator No. 5 were completed. All of these projects greatly enhance the efficiency and cost effectiveness of grain operations at the Port of Montreal.

At the Port of Prince Rupert, construction recently began on the

infrastructure required for the development of a major grain terminal at Ridley Island. Over the period 1981-1984 the investment of the Board is estimated to be approximately \$30 million. A consortium of private grain companies will be contributing approximately \$260 million towards this venture over the same period. The facility is expected to be ready to commence shipment of grain in 1984.

Grain Tonnage (in millions)

1976	1977	1978	1979	1980
18.1	21.3	22.5	21.4	29.2

Coal: vital to the industrial sector

From a historical perspective, western coal deposits in central Alberta and southern British Columbia were developed in the early 1960's. These deposits can be broken down into two major categories: metallurgical coal, used in the iron and steel industry and

thermal coal, used as an energy source. At present all Western coal consumed domestically is used as thermal coal while the vast majority of exported coal is used in the iron and steel industry.

In the late 1960's and early 1970's the expansion of the Japanese iron and steel industry became a major factor in the dramatic growth in coal exports through the Port of Vancouver. These exports rose from 1 million tonnes in 1967 to 11 million tonnes in 1973. This demand was accommodated by the development of Phase I of the Roberts Bank facility and through other modern terminals in the inner harbour of the Port of Vancouver.

By 1973 however, the oil crisis led to a world recession which severely affected the Japanese steel market in the mid-1970's. This induced Canadian suppliers to diversify their markets. In 1973 Canada exported to five countries; in 1977, to fourteen countries, even though Japan still represented over 80% of the export market.



Iron Ore, Sulphur and Potash: important export commodities

Iron Ore, Sulphur and Potash: important export commodities

Until 1949, the Quebec Northshore and Labrador region owed its development principally to the fur trade and coastal fishing. In 1950, the region entered the industrial era with the tapping of an important resource, iron ore. Urban centres were built in the interior near the mine sites while the Port of Sept-Îles and other private harbour facilities were developed along the St. Lawrence to serve as the transportation crossroads.

Future demand for iron ore, a prime resource utilized in the steel industry, is dependent upon a revitalization of the demand for steel worldwide. In 1980, tonnage figures decreased by 22% from 1979 as a result of the recession which has caused a collapse of the steel industry in the United States and Europe, both prime markets. While the future growth rate of iron ore shipments is uncertain at this time, iron ore is nevertheless projected to remain as one of the Board's most important commodities

in terms of tonnage in the foreseeable future.

Virtually all industries use sulphur in some form, principally as a processing and manufacturing reagent, but the fertilizer industry consumes about half of all sulphur as an important component of the product. The U.S. is the largest producer of sulphur in the world and Canada ranks second.

Sulphur exports were negligible in 1960, but they have grown rapidly since then. Canada became the largest exporter of sulphur in 1968 and has maintained its position to the present day.

Exports through the Port of Vancouver grew rapidly during the 1960's. In fact, it is notable that sulphur exports exceeded coal exports in 1969. But the worldwide sulphur trade never reached the levels experienced in the coal trade and the growth in exports through Vancouver during the 1970's was much more modest than that for coal.

Except for the United States, which accounts for a sizable portion of our



The pattern of Canadian exports of metallurgical coal in the 1980's will reflect world iron and steel demand during this period. It is expected that Japan will remain the major market for metallurgical coal throughout the 1980's, however development of the steel industry in industrialized countries like Korea and Brazil offers some potential for Canadian exports.

As noted earlier, exports of thermal coal have been negligible in the past; but because crude oil is becoming more and more expensive and scarce, it is anticipated that thermal coal will become more sought after in the future. Already western Europe and Japan are utilizing thermal coal in an effort to reduce costs and diversify energy sources to provide a measure of security to their energy supplies. It is expected that other oil-importing countries will follow suit. It is predicted that over 25 million tonnes of coal will be exported by National Harbours Board west coast ports by 1985.

The prospects of greater demand for coal, coupled with the expected development of new coal sources in northeastern B.C., have resulted in the Board's decision to plan for the development of a site for a modern bulk (coal and grain) facility at Ridley Island, Port of Prince Rupert. Construction began on the grain site in 1980 and the development of the 25 hectare coal site will probably begin in 1981. The Board has recently called for proposals for both the construction and operation of the coal facility.

Construction is ready to begin on the second phase of the Roberts Bank bulk facility at the Port of Vancouver. This project will feature three 25 hectare sites for dry bulk cargo. Completion is projected for 1983 with a total estimated cost of approximately \$48 million.

Coal Tonnage (in millions)

1976	1977	1978	1979	1980
11.7	12.7	14.5	13.5	15.2

export market and is served mainly by rail, Canada's customers are scattered around the world. Moreover, exports to other countries have fluctuated widely from one year to another, depending on prices, transportation charges and bottlenecks, trade restrictions and government agreements on economic assistance. Western Europe is Canada's second largest market, but competition from Eastern Europe is expected to moderate Canada's penetration in these markets. The Pacific Rim countries are projected to become our major market in the future.

Even though potash was discovered in Saskatchewan in 1943, Canadian production of potash really started only in 1961. It has grown so rapidly that, by 1975, Canada was the second largest producer in the world, with 5 million tonnes. U.S.S.R. was the leader, with about 8 million tonnes.

About 90 percent of the world's production of potash is used as fertilizer. Potash is the third most commonly used fertilizer, after nitrogen and phosphorus.

Exports of Canadian potash started in 1962 and increased very rapidly. For instance, they grew at an average annual rate of 28 percent during the period 1965-1970. Exports to the U.S. by rail have represented over 80 percent of total exports, the rest being exported to several countries through the Port of Vancouver. The major markets of the port at the time were Japan, other Pacific Rim countries, and Western Europe. However, during the 1970's, Canada gradually lost the European market to the U.S.S.R., and demand from Japan levelled off considerably, with the result that exports through the Port of Vancouver grew by only 1.2 percent per year on average during the 1970-1977 period.

In a positive vein, there is strong evidence to indicate that a new demand for potash is now emerging. The developing countries have more than doubled their share of Canadian potash exports in the past decade. This results from the fact that the use

of fertilizers is a new phenomenon in their agriculture. Penetration of this new market is likely to be maintained in the next decade.

The National Harbours Board expects considerable traffic from the development of potash mines near Sussex, New Brunswick. Production is expected to begin in late 1982. It is anticipated that exports from this site will pass through eastern ports to the northeastern states of the U.S. or to the European market. As a result of these

events, the Port of Saint John is committed to commencing the construction, in 1981, of a major bulk potash handling terminal, at a projected cost of over \$22 million.

Iron Ore, Sulphur and Potash Tonnage (in millions)

	1976	1977	1978	1979	1980
Iron Ore	32.4	32.4	21.9	36.2	28.2
Sulphur	2.3	3.4	4.0	4.1	5.2
Potash	1.6	2.0	2.8	3.2	3.5



Forest Products: a source of stability to the Canadian economy

Forest Products: a source of stability to the Canadian economy

Throughout history, the forest products industry has provided a source of income to many Canadians in rural areas all across Canada. This industry is closely associated with the early development of parts of New Brunswick, Quebec and northern Ontario, and more recently, the development of the interior of British Columbia. Because of the industry's geographical breadth, forest products have provided Canada with a significant hedge against drastic swings in the fortunes of other commodities. The industry, while marginal from time to time in the past, has always renewed itself, investing heavily to keep up with technological progress. The recent prosperity was derived partially from the favourable exchange rate, but not only from this factor. The industry was ready, as a result of proper investment, systematic integration, technological progress and improved administrative skill, to enjoy the benefits of the exchange rate. The tremendous progress in the industry is reflected in the fact that current output is about seven times larger than what it was 20 years ago.

Two major factors facing the industry today require immediate consideration. Because of the energy shortage, the industry must attempt to become less energy intensive; but the major threat to the industry is the gradual depletion of the resource. Assuming reforestation measures are instituted to ensure adequate supply, exports are projected to increase significantly during the next decade. Paper product exports will be directed mostly towards the United States and overseas exports of these products are not likely to grow significantly. Other forest products, however, will be exported in growing quantities to the Pacific Rim and European countries, particularly Japan and England. While the bulk of overseas exports will be handled through the West Coast ports



of Vancouver and Prince Rupert, new markets, mainly in Europe, will emerge for the eastern industry and exports through the Ports of Quebec, Trois-Rivières and Saint John are expected to grow rapidly.

The Port of Saint John features a very modern forest products terminal which completed its first full year of operation in 1980.

During 1980, the Port of Quebec took the lead in forming a forest products export consortium of thirteen sawmills with the objective of expanding the market for lumber by coordinating exports to the European Economic Community, North Africa and Middle East on a regular basis. Immediate

results were achieved as exports of lumber from the port rose from 50,000 tonnes in 1979 to 133,000 tonnes in 1980.

Reconstruction of wharves 9, 10 and 11 continued at the Port of Trois-Rivières. These refurbished facilities, due for completion in 1981, will aid the port in better serving the pulp and paper industry, located in the vicinity of Trois-Rivières.

During the year, approval was received to commence construction, in 1981, of a major expansion at Lynnterm, a forest products terminal at the Port of Vancouver. This project will provide the port with increased capacity to handle lumber, plywood,

pulp and general cargo through the addition of 5,600 square meters of shedded storage and 1.6 hectares of open storage.

Forest Product Tonnage (in millions)

	1976	1977	1978	1979	1980
Raw Wood Products	2.3	1.9	1.9	1.9	2.2
Lumber and Finished Wood Products	2.6	2.8	3.0	3.7	3.8
Pulp and Paper	2.6	3.0	3.6	3.4	3.6
Total Forest Products	7.5	7.7	8.5	9.0	9.6



We Help Canadians By Providing A Link to Importers and Exporters

We Help Canadians By Providing A Link to Importers and Exporters

While it is apparent that the export of primary resources is the major activity of the National Harbours Board, there are a number of other ways in which the NHB helps Canadians.

Very valuable merchandise is imported and exported in containers through our Ports of Halifax, Saint John, Montreal and Vancouver. This mode of shipment has grown at an accelerated rate during the last 5 years due to ease and efficiency in handling containers and the degree of security afforded the merchandise. The Board maintains its own police force for the protection of cargo at its major ports and has been able to keep crime under control at its facilities.

The Port of Montreal, due to its proximity to major consumer markets, has become the fourth biggest container port in North America, behind only New York, Philadelphia and Baltimore. Montreal handled about 45% of containerized cargo in Canada in 1980 and expects containerized traffic approximating 5 million tonnes in 1985.

In response to the tremendous demand for containerization, the National Harbours Board has been very active in providing expanded container facilities. During 1980, construction continued on a major new 20 hectare terminal at the Port of Halifax. An operator was selected during the year and opening is expected by the spring of 1982. The Port of Saint John recently opened its extension to Rodney Terminal. At the Port of Montreal, work is progressing on Phase A of Terminus Racine, a new three-berth container handling facility. This project will provide the port with 11.6 hectares of container storage at a total cost of over \$17 million. The Port of Vancouver plans to augment the equipment and facilities at the

Vanterm Container Terminal during the period 1981-83 to enable the terminal to reach its full potential. The total project, which is expected to cost over \$11 million, will provide the port with a new crane and modernized and expanded facilities.

In addition to providing container facilities, the Board provides services and facilities which allow for the importing of raw materials which are essential to the production processes of many Canadian industries. For instance, at the Ports of Halifax, Saint John, and Quebec, crude oil, which is critical to industries in those regions, is imported. The Board also makes possible the delivery of certain bulk commodities to the end user where other means of transportation are possible but simply too expensive. Such is the case at Chicoutimi and St. John's, Nfld. where shipments of petroleum products are received for consumption by the residents of the respective regions.

The Board also provides facilities for the handling of general cargo at its locations. For instance, the Ports of

Halifax, Saint John and Montreal contribute significantly to the economic welfare of their respective communities through the bagging of flour, an extremely labour-intensive operation. In 1980, this activity generated over \$2.4 million in direct wages to stevedores handling the product at the Port of Halifax alone.

Indeed the National Harbours Board, through its varied facilities, which link with two efficient national railway systems, continues to provide Canadians in all sectors with an economical means of pursuing individual transportation objectives. The National Harbours Board truly represents the lifeline of the economy.

Container, Liquid Bulk and Other General Cargo Tonnage (in millions)

	1976	1977	1978	1979	1980
Containers	5.1	6.3	6.6	7.1	7.2
Liquid Bulk	29.8	36.5	39.0	42.9	42.1
Other General Cargo	10.9	12.6	11.6	12.0	12.9



Financial Review

The 1980 operating results of the National Harbours Board reflect very positively the culmination of the efforts of both employees and management towards the achievement of the goal of financial viability. After a history of losses, the Board turned the corner in 1980 and recorded a net income of \$17.4 million, a bottom line improvement of almost \$20 million when compared to 1979. (See Figure 1). Nine of the fifteen NHB ports registered positive net incomes in 1980 while ten of the fifteen locations improved their net income positions for the year when compared to 1979. Despite the 1980 profit level, it is notable that National Harbours Board only achieved a 2.5% return on its fixed asset base, due to the capital

intensive nature of the Board's operations (See Figure 2). This return is below the level required to assure the long-run financial viability of the Corporation.

The improvement in net income is largely attributable to an increase in operating revenues of 34% when compared to 1979. Operating revenues rose from \$113.7 million in 1979 to \$152.0 million in 1980. (See Figure 3). Improvements in the level of operating revenues were registered in all sectors of the business. Operating revenues from harbour services rose 18% due to both volume and tariff increases. The tariff increases, nevertheless, still leave NHB priced competitively when compared to other port locations.

Operating revenues from grain services increased by 84% due mainly to increased activity. The Port of Montreal alone generated an additional \$11.8 million in grain services revenue, as a result of a tripling of the 1979 tonnage level, which was severely restricted by a five month grain handlers' strike.

Due largely to a strong demand for terminal facilities at the Port of Vancouver, cargo handling service revenue rose by 29% in 1980. Rental revenues also increased by 29% over 1979 due to the introduction of several new leases, sharing in certain participation leases and general rate increases applied in accordance with

Figure 1

Net Income/(Loss) Before Special and Extraordinary Items

\$Millions

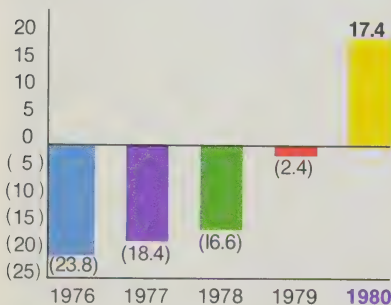


Figure 2

Return on Fixed Assets Employed

%

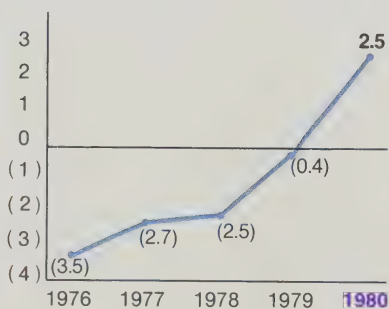
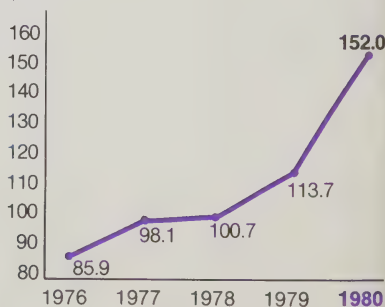


Figure 3

Operating Revenue

\$ Millions



Note: This measure relates annual net income (loss) before special and extraordinary items to the average cost of fixed assets for the year.

the Board's equitable rental rate policy.

Growth in operating revenues can be explained, in part, by increases in tonnage flowing through NHB ports during 1980. Total tonnage increased to a record level of 163.0 million tonnes (See Figures 4 and 5). Tonnage increased in most commodity groups. Grain throughput increased by 36% over 1979; container and other general cargo tonnage increased by 1% and 8% respectively; tonnage of bulk commodities other than grain decreased by 3%, due largely to a decrease of 8 million tonnes in shipments of iron ore.

Relative to the 34% increase in operating revenues, operating expenses were held to a 19% increase over 1979. Approximately half of the \$21.5 million increase in operating expenses is attributable to an increase in stevedoring costs necessary to undertake the increased level of activity. Depreciation increased by 47% or \$5.8 million which reflects our policy of continually re-evaluating the expected useful lives of the Board's fixed assets. All other expense line items were held in line with the approximate level of inflation. (See Figure 6).

The average number of employees decreased from 1,865 in 1979 to 1,777 in 1980. This decline, when coupled with the increase in the level of volume, reflects a significant accomplishment by all Board employees. Salaries and employee benefits as a percentage of operating revenue decreased from 32.1% in 1979 to 28.1% in 1980. (See Figure 7). The decrease in manpower is due to the modernization of port facilities and the employment of outside purchased services to perform functions which can more effectively be provided by the private sector.

In order to continue to serve our customers in an efficient and economical manner the National Harbours Board invested

Figure 4

Total Tonnage

Millions of Tonnes

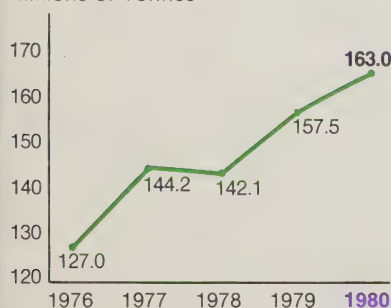


Figure 5

Composition of 1980 Tonnage

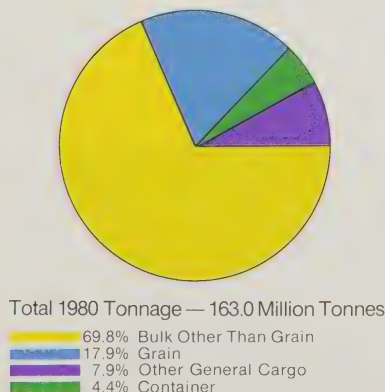
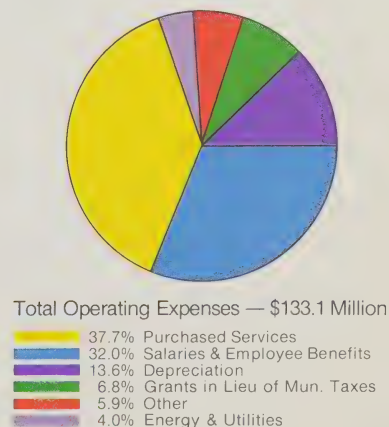


Figure 6

Composition of Operating Expenses — 1980

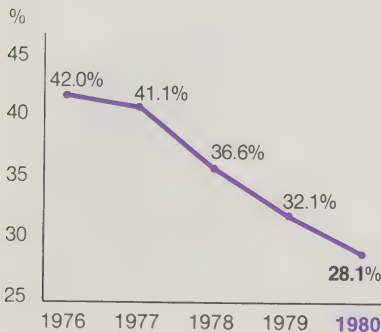


approximately \$37.9 million in fixed asset additions in 1980. (See Figure 8). The net effect of the 1980 additions to fixed assets has been an increase in the total cost of fixed assets to \$715.3 million. (See Figure 9). Actual expenditures made in connection with the following capital projects constitute approximately 90% of the total capital outlay for the year:

Halifax	- Construction of Container Terminal II
Saint John	- Pugsley Terminal Extension - Long Wharf Extension - Rodney Terminal Extension
Quebec	- Rebuilding of Wharves in Vieux Port Area
Trois-Rivières	- North Shore Wharf Reconstruction
Montreal	- Construction of Racine Container Terminal, Phase A

Figure 7

Salaries and Employee Benefits As a % of Operating Revenue



Churchill
Vancouver

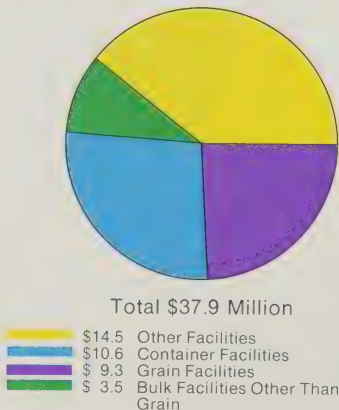
- Grain Elevator 4 Extension
- Grain Elevator 3 Truck Loading Facility
- Grain Elevator 5 Interconnection and Automation
- Dredging of Turning Basin
- Centennial Terminal Paving
- Jetty No. 3 Upgrading
- Expansion of Roberts Bank Coal Terminal
- Construction of Clark Drive Overpass
- Ridley Island Development

Prince Rupert

During the year it became increasingly apparent that in order to achieve a more acceptable rate of return, which would facilitate the long-run financial viability of the corporation, a need existed for a refinancing of the corporation. The Board had assumed long-term debt in the amount of

Figure 8

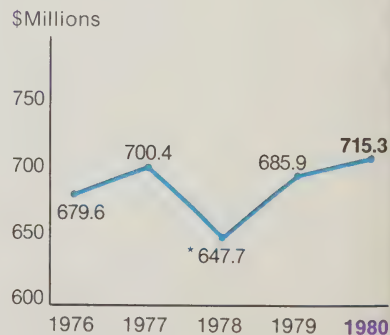
Nature of 1980 Fixed Asset Additions



\$173,000,000 at its inception in 1936 and this heavy burden of debt has inhibited the performance of the National Harbours Board ever since. In 1980, in order to alleviate this burden, the National Harbours Board put forward a proposal to Treasury Board regarding the restructuring of its debt. In December 1980, the Government approved a plan whereby long-term debt in the amount of \$500,339,000 as at December 31, 1980 would be restructured. In summary, effective January 1, 1981, no further interest would be accrued on \$317,739,000 of certificates of indebtedness and accrued interest of \$157,462,000 would be designated as not due and payable. Interest will be calculated only on the remaining balance of the certificates of indebtedness totalling \$25,138,000. This action will have the impact of reducing interest expense by approximately \$20 million per year commencing in 1981 which will greatly enhance the Corporation's ability to achieve long-run financial viability. It is the intention of the Board to seek authority from the Government in 1981 to write off the loans of \$317,739,000 and interest of \$157,462,000 once the direction of the proposed ports legislation is known.

Figure 9

Cost of Fixed Assets



*Note: In 1978, fixed assets decreased by \$77 million due to the transfer of the Jacques Cartier and Champlain Bridges to a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority.

Financial Statements

Balance Sheet

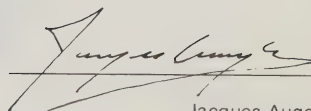
as at December 31, 1980
(\$000's)

ASSETS	1980	1979
Current		
Cash	\$ 3,932	\$ 3,073
Investments		
(market value:		
1980 - \$167,150,		
1979 - \$137,956)	173,513	139,078
Accounts receivable	25,306	23,039
Materials and supplies	2,203	2,077
	204,954	167,267
Long-term accounts		
receivable (Note 2)	7,155	7,602
Fixed (Note 4)		
Land and harbour facilities	715,264	685,893
Less: Accumulated depreciation	307,271	291,975
	407,993	393,918
	\$620,102	\$568,787

Approved by
the Board:



Pierre A.H. Franche
Chairman



Jacques Auger
Vice-Chairman

LIABILITIES**1980****1979****Current**Accounts payable and accrued liabilities (*Note 5*)**\$ 29,478****\$ 30,898**

Grants in lieu of municipal taxes

14,355**19,382****43,833****50,280****Long-term**

Accrued employee benefits

7,863**7,290**Financing provided by province (*Note 6*)**21,599****23,033**Loans from Canada (*Note 7*)**500,339****457,565****529,801****487,888****573,634****538,168****EQUITY OF CANADA**

Contributed capital

349,361**350,872**

Deficit

(302,893)**(320,253)****46,468****30,619****\$ 620,102****\$ 568,787**

Statement of Operations and Deficit

for the year ended December 31, 1980

(\$000's)

	<u>1980</u>	<u>1979</u>
Revenue		
Harbour services	\$ 37,675	\$ 31,933
Grain services	25,993	14,131
Cargo handling services	48,956	37,933
Rentals	27,095	21,040
Shipping services and other	12,248	8,638
	<u>151,967</u>	<u>113,675</u>
Expenses		
Salaries and employee benefits	42,645	36,440
Purchased services	50,159	39,226
Energy and utilities	5,259	4,404
Depreciation	18,099	12,332
Grants in lieu of municipal taxes	9,068	11,357
Other	7,916	7,853
	<u>133,146</u>	<u>111,612</u>
Operating income	<u>18,821</u>	<u>2,063</u>
Other income (expense)		
Interest expense	(20,564)	(18,155)
Interest income	18,553	14,697
Gain (loss) on disposal of investments	550	(1,097)
Parliamentary appropriations	—	117
	<u>(1,461)</u>	<u>(4,438)</u>
Net income (loss)	<u>17,360</u>	<u>(2,375)</u>
Deficit at beginning of the year	<u>(320,253)</u>	<u>(317,878)</u>
Deficit at end of the year	<u>\$ (302,893)</u>	<u>\$ (320,253)</u>

Statement of Contributed Capital

for the year ended December 31, 1980

(\$000's)

	<u>1980</u>	<u>1979</u>
Balance at beginning of the year	\$ 350,872	\$ 350,872
Adjustment to contributed capital (Note 8)	(1,511)	—
Balance at end of the year	<u>\$ 349,361</u>	<u>\$ 350,872</u>

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended December 31, 1980

(\$000's)

	<u>1980</u>	<u>1979</u>
Source of funds		
Net income (loss)	\$ 17,360	\$ (2,375)
Add: items not requiring an outlay of funds		
Loan interest deferred (Note 7)	20,564	18,155
Depreciation	18,099	12,332
Other	1,296	66
Funds provided by operations	57,319	28,178
Loans	22,210	21,343
Capital grants (Note 4)	4,761	5,761
Proceeds on disposal of fixed assets	202	8,885
Other	447	387
	<u>84,939</u>	<u>64,554</u>
Application of funds		
Additions to fixed assets	37,860	58,144
Reduction of debt to province (Note 6)	1,434	1,311
Reduction of contributed capital (Note 8)	1,511	—
	<u>40,805</u>	<u>59,455</u>
Increase in working capital	44,134	5,099
Working capital at beginning of the year	116,987	111,888
Working capital at end of the year	<u>\$ 161,121</u>	<u>\$ 116,987</u>

Notes to the Financial Statements

December 31, 1980

1. Significant accounting policies

(a) Financial Statements

The financial statements of the National Harbours Board include the accounts of all the ports and other facilities under its administration.

(b) Investments

Funds are invested in Government of Canada direct and guaranteed securities which are shown at amortized cost, with premiums or discounts amortized over the periods to maturity.

(c) Fixed assets and depreciation

The Board's policy is to capitalize expenditures which provide long-term benefit as well as assets transferred to the Board from the Crown.

Assets are recorded at cost except for those transferred to the Board from the Crown which are recorded at values established at the time of transfer (appraisal or fair market value). Grants towards capital projects received from the Crown (which are not capital contributions) and third parties are credited directly against the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated on the straight-line method for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred.

(d) Appropriations from Parliament

Amounts receivable or received by the Board from parliamentary appropriations to cover certain ports' operating losses, excluding non-cash expenses, are reflected

in the Statement of Operations and Deficit.

(e) Pension costs

All permanent employees of the Board are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Board. These contributions represent the total liability of the Board and are recognized in the accounts on a current basis.

(f) Insurance

The Board assumes substantially all risks against fire and general perils, as well as for workmen's compensation claims. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the year incurred.

(g) Grants in lieu of municipal taxes

Grants in lieu of municipal taxes are based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Government of Canada Department of Finance. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

(h) Employee benefits

The Board accrues in its accounts annually the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with Board policy.

2. Long-term accounts receivable

Long-term accounts receivable become due over periods from one to twenty-seven years at interest rates varying from 5 1/4% to 8%.

3. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The Saint John Harbour Bridge Authority is indebted in the amount of \$14,687,000 (1979 — \$14,757,000) to the Board which in turn is indebted to the Government of Canada by the same amount, in accordance with the provisions of Vote L106b, Appropriation Act No. 7, 1967, 1967-68, c.8. The interest and repayment terms of the parliamentary advances to the Board are identical to those of the debentures of the Authority. Under the terms of the agreement between the Government of Canada and the Authority, the Government has, in effect, guaranteed the repayment of both principal and interest on the debentures. Therefore, both the debentures receivable and advances and loans payable to the Government have been offset against each other and are not reflected as a separate asset and liability on the balance sheet. Interest income and expense of \$1,007,000 (1979 — \$1,011,000) have been similarly offset and do not appear in the Statement of Operations.

On April 1, 1980, a submission was presented to Treasury Board to transfer the loan from the accounts of the National Harbours Board to the Government of Canada Department of Finance.

4. Fixed Assets

(a) Summary — depreciation rates,
cost and accumulated
depreciation

	Rate of depreciation	(\$000's)			
		1980	1979		
		Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
Land	—	\$ 104,235	\$ —	\$ 104,235	\$ 103,146
Dredging	2.5-6.7%	33,558	20,171	13,387	8,287
Berthing structures	2.5-10%	240,821	126,079	114,742	113,577
Buildings	2.5-10%	147,537	78,970	68,567	68,166
Utilities	3.3-10%	29,416	12,511	16,905	15,797
Roads and surfaces	2.5-10%	40,643	20,533	20,110	15,328
Machinery and equipment	5-20%	64,177	47,756	16,421	15,471
Office furniture and equipment	20%	1,387	1,251	136	130
Works under construction	—	53,490	—	53,490	54,016
		\$ 715,264	\$ 307,271	\$ 407,993	\$ 393,918

(b) Land transfer

In 1979, the Board effected a land transfer with Canada Mortgage and Housing Corporation and, as at December 31, 1980, had still to transfer eight acres of land valued at \$1,204,000 in order to complete the transaction. The cost of the land not yet transferred has not been relieved from the accounts and the related liability of \$1,204,000 is included in accounts payable.

(c) Grants

During the year, the Board received grants towards the construction of capital projects totalling \$4,761,000 (1979 — \$5,761,000), of which \$4,656,000 (1979 — \$5,518,000) was from the Federal Government. These grants have been credited directly against the cost of related fixed assets.

(d) Capital expenditures

Contractual obligations for the completion, construction and purchase of fixed assets are estimated at \$20,813,000. Of this amount, it is estimated that \$12,035,000 will be expended in the year ending December 31, 1981 and the balance in subsequent years.

5. Accounts payable and accrued liabilities

Included in accounts payable and accrued liabilities in the amount of \$29,478,000 (1979 — \$30,898,000) are amounts for deferred revenues and for the current portion of long-term liabilities.

	(\$000's)	
	1980	1979
Deferred revenues	\$ 3,998	\$ 3,862
Current portion of long-term liabilities	\$ 2,011	\$ 1,083

6. Financing provided by province

Under an agreement dated July 13, 1972, the Province of New Brunswick advanced \$25,000,000 to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by the Board.

An agreement, effective January 1, 1976, calls for payments equal to 50% of the net operating income, as defined in the agreement, from the terminal, until the province's capital investment, without interest, is repaid.

7. Loans from Canada

	(\$000's)	
	<u>1980</u>	<u>1979</u>
Interest bearing loans from Canada	\$ 25,684	\$ 320,667
Less: current portion	<u>546</u>	<u>—</u>
	25,138	320,667
Non-interest bearing loans from Canada	317,739	—
Interest on loans not due and payable	157,462	—
Interest in arrears	<u>—</u>	<u>136,898</u>
	<u>\$ 500,339</u>	<u>\$ 457,565</u>

Pursuant to Order in Council (P.C. 1981-117) dated January 15, 1981, interest bearing loans from Canada as at December 31, 1980 in the amount of \$343,423,000 were replaced with interest bearing loans from Canada of \$25,684,000 and non-interest bearing loans from Canada of \$317,739,000 having an indefinite due date and requiring no principal repayments. Interest on loans of \$157,462,000 to December 31, 1980 is to be treated as a debt which is not due and payable.

Interest bearing loans from Canada have interest rates varying from 6.25% to 12.43%, blended annual principal and interest repayment requirements of \$2,745,203, and mature December 31, 2000.

Principal repayment requirements over the next five years amount to \$545,844 in 1981, \$588,920 in 1982, \$635,677 in 1983, \$686,460 in 1984 and \$741,646 in 1985.

8. Adjustment to contributed capital

In 1973, an amount of \$1,510,534 provided by a lessee towards the cost of a new container terminal was recorded as contributed capital. In 1980, a judgment was rendered against the Board which required that this amount be repaid to the lessee. This amount has been transferred from contributed capital and included in accounts payable.

9. Contingent liabilities

Claims aggregating approximately \$13,077,000 in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Board's property and sundry other matters in dispute have been received by the Board but are not reflected in these financial statements. In the opinion of the Board and its legal advisors, the Board's position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

10. Comparative figures

The 1979 figures have been reclassified in order to conform with this year's presentation.



I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Board, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

Rheil Chateau

26

Five-Year Review

(millions except for traffic, employee data and ratios)

	1980	1979	1978	1977	1976 (Restated)
Results of Operations					
Operating revenue	\$152.0	\$ 113.7	\$ 100.7	\$ 98.1	\$ 85.9
Operating expenses	133.2	111.6	106.5	106.0	100.1
Operating income					
(loss)	18.8	2.1	(5.8)	(7.9)	(14.2)
Other expense - net	1.4	4.5	10.8	137.3	18.7
Net income (loss)	17.4	(2.4)	(16.6)	(145.2)	(32.9)
Cash flow	57.3	28.2	17.0	14.5	10.4
Financial Position at Year End					
Working capital	\$ 161.1	\$ 117.0	\$ 111.9	\$ 100.1	\$ 90.8
Fixed assets - at cost	715.3	685.9	647.7	700.4	679.6
Total assets	620.1	568.8	526.3	539.6	649.8
Equity (Deficit) of Canada	46.5	30.6	33.0	(274.9)	(131.1)
Capital Expenditures (by source of funding)					
Working capital	\$ 10.9	\$ 25.3	\$ 1.9	\$ 6.1	\$ 14.6
Loans	22.2	21.3	28.8	18.0	4.4
Grants	4.8	5.8	7.8	1.4	—
Interdepartmental transfers	—	5.7	—	—	—
Total	\$ 37.9	\$ 58.1	\$ 38.5	\$ 25.5	\$ 19.0
Metric Tonnage Through NHB Ports					
Grain	29.2	21.4	22.5	21.3	18.1
Bulk other than grain	113.7	117.0	101.4	104.0	92.9
Container	7.2	7.1	6.6	6.3	5.1
Other general cargo	12.9	12.0	11.6	12.6	10.9
Total tonnage	163.0	157.5	142.1	144.2	127.0
Traffic					
Vessel Arrivals	35,854	35,438	37,452	38,062	37,050
Employees					
Average number of employees	1,777	1,865	1,967	2,144	2,208
Ratios					
Return on fixed assets employed	2.5%	(0.4%)	(2.5%)	(2.7%)	(3.5%)
Operating revenue/tonne	93¢	72¢	71¢	68¢	68¢
Tonnes/employee	91,728	84,450	72,242	67,257	57,518

The Board consists of four members: a Chairman, a Vice-Chairman, and two Members. They are appointed by the Governor-in-Council for a period of 10 years. The Chairman is the Chief Executive Officer of the National Harbours Board.

The Board is accountable to Parliament through the Minister of Transport.

Each port has a General Manager who is responsible for managing NHB activities within the port. The grain elevators of Prescott and Port Colborne have Superintendents of Operations.

Twelve of the ports are served by Port Authorities established by the Minister commencing in 1971 as advisory bodies to the Minister. Each Port Authority is headed by a Chairman.

National Office is located in Ottawa. It is responsible for the planning, coordination, reporting and controllership functions of the National Harbours Board on an overall basis and for providing advice to the Board on specific projects as required.

Le Conseil se compose de quatre membres: un Président, un Vice-Président et deux Membres. Ils sont nommés par le gouverneur général en conseil pour un mandat de dix ans. Le Président est aussi le Chef de la direction du Conseil des ports nationaux.

Le Conseil rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Chaque port a un Directeur général qui est chargé de la direction des activités du C.P.N. à l'intérieur des ports. Les éleveurs à grains de Prescott et de Port Colborne relèvent d'un

Surintendant des opérations. Parmi les ports relevant du C.P.N., douze ont des Administrations portuaires établies par le Ministre depuis 1971 comme organismes consultatifs répondant au Ministre. Chaque Administration portuaire est dirigée par un président.

Le siège social est situé à Ottawa. Il est chargé des fonctions générales de coordination, de planification, d'information et de contrôle pour l'ensemble du Conseil des ports nationaux et il lui incombe de conseiller au besoin le Conseil sur des projets particuliers.

The National Harbours Board/Le Conseil des ports nationaux

P.A.H. Franche
Chairman/Président

Dr. S.H. Weyman
Member/Membre

J. Auger
Vice-Chairman/Vice-président

J.H.W. Cavey
Member/Membre

F.B. Ellam
Corporate Secretary/
Secrétaire de la Corporation

P.A.H. Franche
President and Chief Executive Officer/
Président et Chef de la Direction

J. Auger
Vice-President, Corporate Affairs/
Vice-président aux affaires corporatives

J.A. Hanna
Vice-President, Finance/
Vice-président aux finances

D.N. Morrison
Vice-President, Operations
Vice-président aux opérations

Executive Officers/La haute direction

Tower A, Place de Ville
320 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Tél: (613) 992-0180

Tour A, Place de Ville
320, rue Queen
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Tél: (613) 992-0180

Port Officers/La direction des ports

Port/Elevator	General Manager/ Superintendant	Port Authority Chairman
Port/Élévateur	Directeur général/ Surintendant	Président de l'Administration portuaire
St. John's (Nfld.)	D. Fox	R.W. Innes
Halifax	R.V. Beck	G.E. Simmons
Saint John (N.B.)	G.C. Moulard	F.G. Elkin
Belledune	G.C. Moulard	N.A.
Sept-Iles	S. Tremblay	A. Lapointe
Chicoutimi	Y. Hébert	G. Brassard
Baie des Ha! Ha!	Y. Hébert	G. Brassard
Québec	H. Allard	J.P. Biron
Trois-Rivières	P. Alain	M. Germain
Montréal	N. Beshwaty	R. Boyer
Prescott	R.E. Bailey	N.A.
Port Colborne	R. Fisher	N.A.
Churchill	D. Figurski	K. Rawlings
Vancouver	F.J.N. Spoke	G. MacPherson
Prince Rupert	K.R. Krauter	W.J. Scott

Ports and Elevators/Ports et élévateurs

1. Port of St. John's
P.O. Box 6178
St. John's, Nfld.
A1C 5X8
Tél: (709) 737-4664
2. Port of Halifax
Ocean Terminals
P.O. Box 336
Halifax, N.S.
B3J 2P6
Tél: (902) 426-3643
3. Port of Saint John
P.O. Box 6429
Station A
Saint John, N.B.
E2L 4R8
Tél: (506) 658-4869
4. Port of Belledune
c/o Port of Saint John
P.O. Box 6429
Station A
Saint John, N.B.
E2L 4R8
Tél: (506) 658-4869
5. Port of Sept-Iles
C.P. 280
Sept-Iles, Québec
G4R 4K5
Tél: (418) 968-1231
6. Port of Chicoutimi
C.P. 760
Chicoutimi, Québec
G7H 5E1
Tél: (418) 543-0263
7. Port de la Baie des Ha! Ha!
a.s. du Port de Chicoutimi
C.P. 760
Chicoutimi, Québec
G7H 5E1
Tél: (418) 543-0263
8. Port de Québec
C.P. 2268
Québec, Québec
G1K 7P7
Tél: (418) 694-3558
9. Port de Trois-Rivières
C.P. 999
Trois-Rivières, Québec
G9A 5K2
Tél: (819) 378-3939
10. Port de Montréal
Édifice du Port de Montréal
Cité du Havre
Montréal, Québec
H3C 3R5
Tél: (514) 283-7042
11. Prescott Elevator
P.O. Box 520
Prescott, Ontario
K0E 1T0
Tél: (613) 925-4228
12. Port Colborne Elevator
P.O. Box 129
Port Colborne, Ontario
L3K 5V8
Tél: (416) 834-3644
13. Port of Churchill
P.O. Box 217
Churchill, Manitoba
R0B 0E0
Tél: (204) 675-8823
14. Port of Vancouver
1900-200 Granville Street
Vancouver, B.C.
V6C 2P9
Tél: (604) 666-8978
15. Port of Prince Rupert
P.O. Box 730
Prince Rupert, B.C.
V8J 3S1
Tél: (604) 627-7545

Profil des cinq dernières années

(en millions sauf les ratios et les données sur le trafic et l'emploi)

	1980	1979	1978	1977	1976
Résultats de l'exploitation					
Revenus de l'exploitation	\$ 152.0	\$ 113.7	\$ 100.7	\$ 98.1	\$ 85.9
Dépenses de l'exploitation	133.2	111.6	106.5	106.0	100.1
Bénéfice (perte) de l'exploitation	18.8	2.1	(5.8)	(7.9)	(14.2)
Autres dépenses	1.4	4.5	10.8	137.3	18.7
Bénéfice net (perte)	17.4	(2.4)	(16.6)	(145.2)	(32.9)
Fonds autogénérés	57.3	28.2	17.0	14.5	10.4
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	\$ 161.1	\$ 117.0	\$ 111.9	\$ 100.1	\$ 90.8
Immobilisations, au coût	715.3	685.9	647.7	700.4	679.6
Total des actifs	620.1	568.8	526.3	539.6	649.8
Avoir (déficit) du Canada	46.5	30.6	33.0	(274.9)	(131.1)
Dépenses d'immobilisations (par source de financement)					
Fonds de roulement	\$ 10.9	\$ 25.3	\$ 1.9	\$ 6.1	\$ 14.6
Emprunts	22.2	21.3	28.8	18.0	4.4
Subventions	4.8	5.8	7.8	1.4	—
Transferts interministériels	—	5.7	—	—	—
Total	\$ 37.9	\$ 58.1	\$ 38.5	\$ 25.5	\$ 19.0
Trafic (en tonnes métriques)					
Grains	29.2	21.4	22.5	21.3	18.1
Autres marchandises en vrac	113.7	117.0	101.4	104.0	92.9
Conteneurs	7.2	7.1	6.6	6.3	5.1
Autres marchandises diverses	12.9	12.0	11.6	12.6	10.9
Total	163.0	157.5	142.1	144.2	127.0
Trafic de navires					
Total des arrivées	35,854	35,438	37,452	38,062	37,050
Effectif					
Nombre moyen d'employés	1,777	1,865	1,967	2,144	2,208
Ratios					
Taux de rendement des immobilisations	2.5%	(0.4%)	(2.5%)	(2.7%)	(3.5%)
Revenus de l'exploitation/tonne	93¢	72¢	71¢	68¢	68¢
Tonnes / employé	91,728	84,450	72,242	67,257	57,518



L'honorable Jean-Luc Pepin, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

J'ai vérifié le bilan du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1980 ainsi que l'état de l'exploitation et du déficit, l'état du capital d'apport et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière du Conseil au 31 décembre 1980 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que le Conseil, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le Premier sous-vérificateur général
pour le Vérificateur général du Canada

Ottawa (Ontario)
le 20 février 1981

7. Emprunts auprès du Canada

Emprunts portant intérêts, auprès du Canada	1980	1979
	(\$000)	
Moins: Tranche exigible à moins d'un an	546	—
	\$ 25,684	\$320,667

Emprunts auprès du Canada, sans intérêt

	317,739	—
Intérêt sur emprunts qui ne sera pas dû et payable	157,462	—
Arrages d'intérêt	—	136,898
	\$500,339	\$457,565

En vertu du Décret du Conseil Privé (C.P. 1981-117) en date du 15 janvier 1981, les emprunts auprès du Canada au montant de \$343,423,000 au 31 décembre 1980 ont été remplacés par des emprunts auprès du Canada au montant de \$25,684,000 portant intérêt et des emprunts auprès du Canada au montant de \$317,739,000 avec une échéance indéfinie, sans intérêt, ni remboursement du capital. L'intérêt sur emprunts au 31 décembre 1980 au montant de \$157,462,000 sera considéré comme n'étant pas dû et payable.

Les emprunts portant intérêt, auprès du Canada, comportent des taux d'intérêt qui s'établissent entre 6,25% et 12,43% et un paiement annuel de capital et d'intérêt réunis au montant de \$2,745,203 jusqu'au 31 décembre 2000.

Le remboursement du capital de la dette à long terme au cours de chacun des cinq prochains exercices est comme suit: 1981 — \$545,844, 1982 — \$588,920, 1983 — \$635,677, 1984 — \$686,460 et 1985 — \$741,646.

10. Reclassification de certains chiffres comparatifs

Les chiffres comparatifs mentionnés aux états financiers ont été reclassifiés afin de respecter la présentation de l'exercice courant.

8. Ajustement au capital d'apport

En 1973, le Conseil des ports nationaux a touché une somme de \$1,510,534, d'un locataire, qui a servi à défrayer les coûts de construction d'un nouveau terminus pour conteneurs. Ce montant a été comptabilisé dans le capital d'apport. Un jugement défavorable au Conseil a été rendu en 1980, et le montant pré-cité devra être remboursé au locataire. En conséquence, le montant a été viré aux comptes créditeurs.

9. Passif éventuel

Des réclamations totalisant environ \$13,077,000, ont été reçues par le Conseil à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés du Conseil et diverses autres questions en litige et n'apparaissent pas dans les états financiers. Selon l'opinion du Conseil et de ses aviseurs légaux, la position du Conseil est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun débourse important.

b) Transfert de terrain

En 1979, le Conseil a effectué un transfert de terrain à la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Au 31 décembre 1980, il restait à transférer 8 acres de terrain, évalué à \$1,204,000, pour conclure la transaction. Le coût du terrain non transféré n'a pas été radié des livres et l'élément de passif correspondant de \$1,204,000 est inclus dans les comptes créditeurs.

c) Subventions

Au cours de l'exercice, le Conseil a reçu des subventions pour des projets d'immobilisations au montant de \$4,761,000 (1979 — \$5,761,000) dont \$4,656,000 (1979 — \$5,518,000) provenaient du gouvernement fédéral. Ces subventions ont été enregistrées en contrepartie des coûts des immobilisations correspondantes.

d) Dépenses en capital

On estime à \$20,813,000 les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations. De ce montant, le Conseil prévoit des déboursés de \$12,035,000 au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1981, et le solde au cours des exercices subséquents.

5. Comptes créditeurs et frais courus

Les comptes créditeurs et frais courus au montant de \$29,478,000 (1979 — \$30,898,000) comprennent les revenus reportés ainsi que la tranche du passif à long terme échéant à moins d'un an.

	1980	1979
Revenus reportés	\$ 3,998	\$3,862
Tranche du passif à long terme, échéant à moins d'un an	\$2,011	\$ 1,083

6. Financement fourni par une province

En vertu d'une entente intervenue le 13 juillet 1972, la province du Nouveau-Brunswick a fourni un montant de \$25,000,000 pour le financement partiel de la construction du terminus Rodney, à Saint-Jean, propriété du Conseil.

D'après l'entente en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1976, un montant équivalant à 50% du revenu net du terminus doit être versé à la province jusqu'au remboursement complet du capital investi, et ce, sans intérêt.

4. Immobilisations

ministère des ports nationaux au
ministère des Finances du

Le 1^{er} avril 1980, une soumission a été présentée au Conseil du Trésor afin de transférer le prêt des comptes du Conseil des ports nationaux au ministère des Finances du

(000\$)

23

1. Principales conventions comptables

(d) Crédits parlementaires (h) Avantages sociaux

a) États financiers

Les états financiers du Conseil des ports nationaux comprennent les comptes de tous les ports et des autres installations qui relèvent de sa juridiction.

b) Placements

Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le gouvernement du Canada. Ces placements sont indiqués au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

c) Immobilisations et amortissement

Le Conseil a comme politique de capitaliser les dépenses qui procurent des bénéfices à long terme, ainsi que les biens transférés de la Couronne au Conseil.

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées de la Couronne au Conseil et qui sont enregistrées à une valeur établie au moment du transfert (valeur d'estimation ou marchande). Les subventions, reçues de la Couronne (qui ne représentent pas des contributions en capital) et de tierce partie, pour les projets d'immobilisations sont créditées directement au coût du bien concerné.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, selon des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

Les dépenses d'entretien et de réparations sont imputées aux dépenses de l'exploitation au moment où elles sont encourues.

e) Régime de pension

Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents du Conseil. Ces employés et le Conseil doivent contribuer à ce plan. Les contributions représentent la responsabilité totale du Conseil en cette matière et sont imputées aux dépenses de l'exploitation de l'exercice courant.

f) Assurance

Le Conseil assume essentiellement toutes responsabilités quant aux incendies et risques généraux ainsi que les demandes d'indemnisation des accidents du travail. Les dépenses qui peuvent découler de ces responsabilités sont imputées à l'exercice courant.

g) Subventions tenant lieu de taxes municipales

Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par le ministre des Finances du gouvernement du Canada. Toute régularisation subéquente est enregistrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

2. Comptes débiteurs à long terme

Chaque année, le Conseil comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique du Conseil.

Les comptes débiteurs à long terme sont recouvrables sur des périodes de 1 à 27 ans, à des taux d'intérêt qui s'établissent entre 5¼% et 8%.

3. Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority

Saint John Harbour Bridge Authority doit la somme de \$14,687,000 (1979 — \$14,757,000) au Conseil, qui lui, la doit au gouvernement du Canada, en conformité avec les dispositions du crédit L106b de la Loi des subsides no. 7, 1967, 1967-1968, chap. 8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées au Conseil sont identiques à celles des obligations non garanties de l'Administration. Selon les termes de l'entente entre le gouvernement du Canada et l'Administration, le gouvernement a, de fait, garanti le remboursement du capital et de l'intérêt sur ces obligations. Par conséquent, les obligations à recevoir du gouvernement se compensent et ne sont donc pas inscrits au bilan, comme éléments d'actif et de dépenses. Ainsi donc, les revenus et dépenses d'intérêt, qui totalisent \$1,007,000 (1979 — \$1,011,000) s'annulent également et n'apparaissent pas à l'état de l'exploitation.

Provenance des fonds		1980	1979
Bénéfice net (perte)	\$ 17,360		(2,375)
Ajouter: postes n'exigeant aucune sortie de fonds			
Intérêt reporté sur emprunts (Note 7)	20,564		18,155
Amortissement	18,099		12,332
Autres	1,296		66
Fonds provenant de l'exploitation	57,319		28,178
Emprunts	22,210		21,343
Subventions pour projets d'immobilisations (Note 4)	4,761		5,761
Produit de l'aliénation d'immobilisations	202		8,885
Autres	447		387
		84,939	64,554
Utilisation des fonds			
Acquisitions d'immobilisations	37,860		58,144
Diminution de la dette à une province (Note 6)	1,434		1,311
Diminution du capital d'apport (Note 8)	1,511		—
		40,805	59,455
Augmentation du fonds de roulement	44,134		5,099
Fonds de roulement au début de l'exercice	116,987		111,888
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	\$ 161,121		\$ 116,987

Revenus		
Services portuaires	\$ 37,675	1980
Services des grains	25,993	
Manutention des cargaisons	48,956	
Locations	27,095	
Services maritimes et autres	12,248	
	151,967	
	113,675	1979

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	42,645	
Achat de services	50,159	
Energie et services d'utilité publique	5,259	
Amortissement	18,099	
Subventions tenant lieu de taxes municipales	9,068	
Autres	7,916	
	133,146	
	111,612	1979

Autres revenus (dépendances)		
Dépenses d'intérêt	(20,564)	
Revenus d'intérêt	18,553	
Gain (perte) sur aliénation de placements	550	
Crédits parlementaires	—	
	(1,461)	
	(4,438)	1979
Bénéfice net (perte)	17,360	
	(2,375)	
Déficit au début de l'exercice	(320,253)	
	(317,878)	1980

État du capital d'apport		
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1980 (\$000)		
Solde au début de l'exercice	\$ 350,872	
Ajustement au capital d'apport (Note 8)	(1,511)	
	—	1979
Solde à la fin de l'exercice	\$ 349,361	
	\$ 350,872	1980

PASSIF		
À court terme		
Comptes créditeurs et frais courus (note 5)	\$ 29,478	1980
Subventions tenant lieu de taxes municipales	14,355	1979
	\$ 30,898	
	19,382	
	50,280	
À long terme		
Avantages sociaux courus	7,863	
Financement fourni par une province		7,290
(note 6)	21,599	
Emprunts auprès du Canada (note 7)	500,339	
	457,565	
	23,033	
	487,888	
	529,801	
	573,634	
	538,168	
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	349,361	
Déficit	(302,893)	
	350,872	
	30,619	
	46,468	
	\$ 620,102	
	\$ 568,787	

ACTIF
 A court terme

Encaisse
 Placements \$ 3,932 \$ 3,073

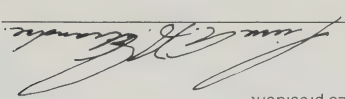
(valeur au marché:
 1980-\$167,150,
 1979-\$137,956)
 Comptes débiteurs
 Matériaux et fournitures
 173,513 25,306 2,203
 139,078 23,039 2,077
 204,954 167,267

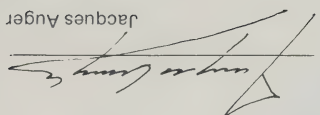
Comptes débiteurs à
 long terme (note 2) 7,155 7,602

Immobilisations (note 4)
 Terrains et installations portuaires 715,264
 Moins: amortissement accumulé 307,271
 393,918

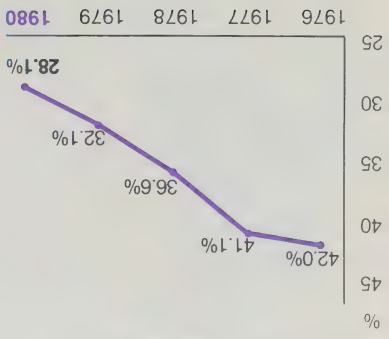
\$ 620,102 \$ 568,787

Approuvé par
 le Conseil:

Le président

 Pierre A. H. Franche,

Le vice-président

 Jacques Auger

**États
financiers**



Salaires et avantages sociaux en % des revenus d'exploitation

tableau 7

Afin de continuer à servir ses clients de manière efficace et économique, le Conseil des ports nationaux a consacré environ \$37,9 millions à l'acquisition d'actifs immobilisés en 1980. (Voir le tableau 8.) Suite à ces nouveaux investissements, les actifs immobilisés du Conseil sont passés à \$715,3 millions (Voir le tableau 9.) Environ 90 pour cent des dépenses d'immobilisations furent affectées aux projets suivants:

Projet	Détails
Halifax	Construction d'un deuxième terminus pour conteneurs
Saint-Jean (N.-B.)	Agrandissement du terminus Fuglsley
Long Wharf	Prolongement de terminus Rodney
Québec	Reconstruction de quais dans le Vieux Port
Trois-Rivières	Reconstruction des quais
Montréal	Construction du terminus pour conteneurs Racine, phase A
—	Agrandissement de l'élevateur à grains

n° 4

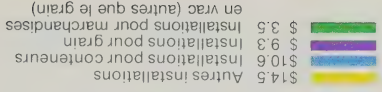


tableau 8

— Installation de camions, élévateur à grains n° 3

— Amélioration et automatisation de la galerie de transbordement, élévateur à grains n° 5

Churchill

— Dragage du bassin de manœuvre

Vancouver

— Revêtement, Centennial

— Amélioration de la jetée n° 3

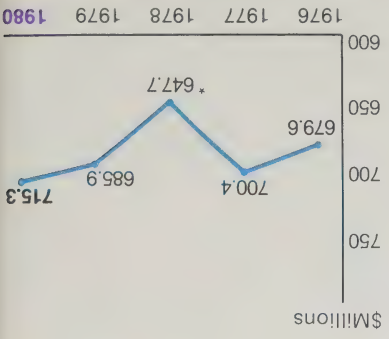
— Agrandissement du terminus pour charbon de Roberts Bank, phase II

— Viaduc, promenade Clark

Prince Rupert

— Aménagement de Ridley Island

Au cours de l'année, le besoin de refinancer la corporation s'est imposé dans le but d'atteindre un meilleur taux de rendement et de faciliter ainsi la rentabilité à long terme de la corporation. Lors de sa création en

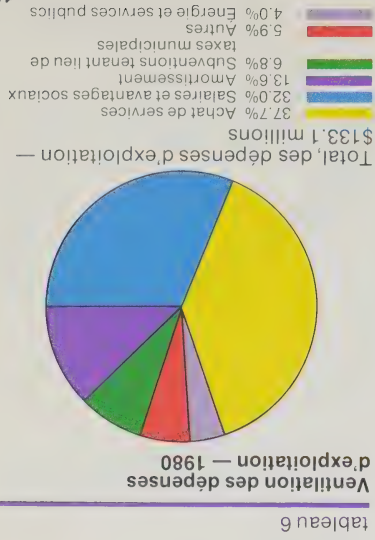
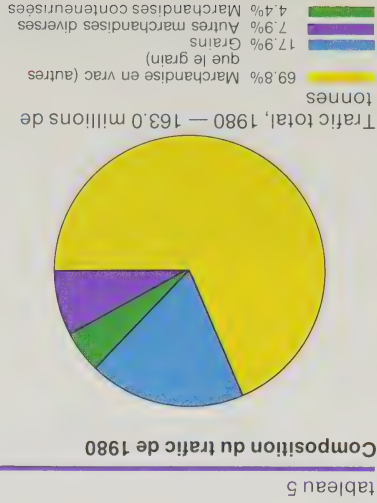
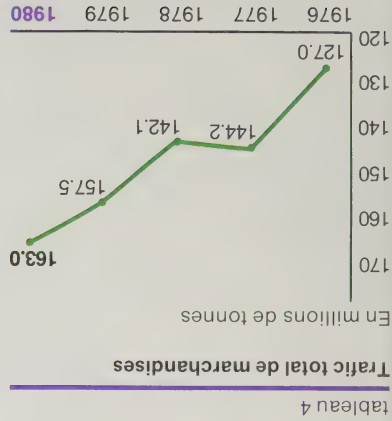


Coût des immobilisations

tableau 9

1936, le Conseil a assumé une dette à long terme de \$173 millions et depuis, cette lourde charge a toujours gêné son rendement financier. Afin d'alléger ce fardeau, en 1980 le Conseil des ports nationaux a soumis une proposition au Conseil du trésor visant la refonte de sa dette. En décembre 1980, le gouvernement a sanctionné un plan qui prévoit la réorganisation de la dette à long terme au montant de \$500,339,000 à compter du 31 décembre 1980. En bref, au 1er janvier 1981, des certificats de créance d'une valeur de \$317,739,000 ne porteront plus intérêt et les intérêts reportés de \$157,462,000 ne seront plus dus et exigibles. L'intérêt sera calculé uniquement sur le solde des certificats de créance, soit au total \$25,138,000. Grâce à cette mesure, la dépense d'intérêt sera réduite d'environ \$20 millions par année des 1981 et la Corporation sera par conséquent beaucoup plus en mesure de devenir rentable à long terme. Le Conseil a l'intention de demander au gouvernement le droit de radier, en 1981, les emprunts de \$317,739,000 et les intérêts en arrage de \$157,462,000, une fois que l'orientation du projet de loi sur les ports sera connue.

*Nota: En 1978, le total des immobilisations a diminué de \$77 millions en raison de la cession des ponts Jacques Cartier et Champlain à une filiale de l'Administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent.



Le trafic manutentionné a atteint le niveau record de 163 millions de tonnes (voir les tableaux 4 et 5). Presque toutes les catégories de marchandises enregistrèrent des hausses. Celle du grain fut de 36%; le trafic conteneurisé et les autres marchandises diverses augmentèrent de 1% et de 8% respectivement; le tonnage des marchandises en vrac (autres que le grain) diminua de 8% principalement à cause d'une réduction de huit millions de tonnes dans les expéditions de minéral de fer.

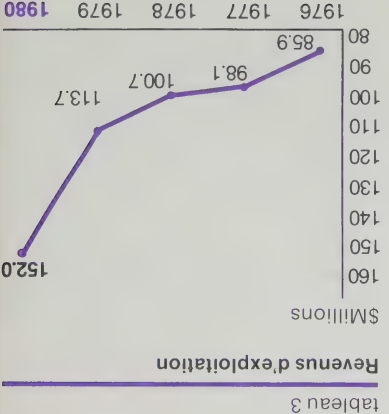
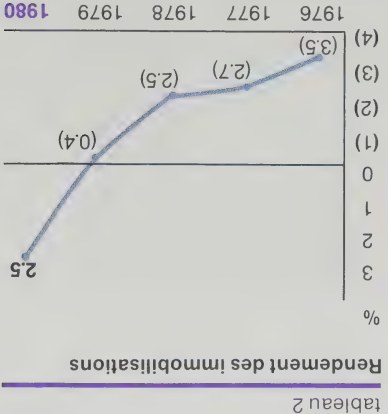
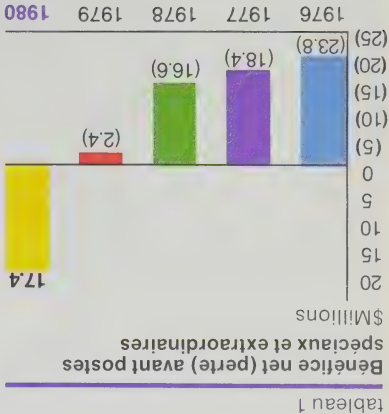
Comparativement à une hausse des revenus d'exploitation de 34 pour cent, les dépenses d'exploitation augmentèrent de seulement 19 pour cent par rapport à 1979. Environ la moitié de l'augmentation de \$21.5 millions est attribuable aux coûts d'arrimage supplémentaires suite à l'activité accrue dans les ports. L'amortissement a augmenté de 47 pour cent, soit \$5.8 millions, ce qui reflète la politique du Conseil de réévaluer périodiquement la durée économique de ses immobilisations. L'augmentation des autres dépenses fut maintenue au niveau approximatif du taux d'inflation. (Voir le tableau 6.)

Le nombre moyen d'employés a baissé de 1,865 en 1979 à 1,777 en 1980. Cette réduction, allée à l'augmentation du trafic de marchandises, témoigne de l'excellent rendement de tout le personnel du Conseil. Les salaires et les avantages sociaux, exprimés en pourcentage des revenus d'exploitation, ont baissé de 32.1 pour cent en 1979 à 28.1 pour cent en 1980. (Voir le tableau 7). La réduction de l'effectif s'explique par la modernisation des installations portuaires et par le recours au secteur privé pour l'exécution de certains services.

Les résultats d'exploitation du Conseil des ports nationaux pour l'année 1980 témoignent très positivement des efforts déployés par les employés et la direction pour atteindre l'objectif d'autosuffisance financière. Après de nombreux exercices déficitaires, le Conseil a inscrit un bénéfice net de \$17,4 millions en 1980, soit une amélioration d'environ \$20 millions par rapport à 1979. (Voir le tableau 1.) Parmi les quinze ports relevant du Conseil, neuf ont inscrit un bénéfice net en 1980 et dix ont eu une meilleure année qu'en 1979. Les activités du Conseil nécessitant d'importantes mises de fonds, il est à noter que malgré le bénéfice réalisé, le taux de rendement des actifs immobilisés ne fut que de 2,5 pour cent. (Voir le tableau 2.) Ce rendement n'est pas assez élevé pour garantir la viabilité financière à long terme de la Corporation.

L'importance du bénéfice réalisé est attribuable en grande partie à une augmentation des revenus d'exploitation de 34 pour cent par rapport à 1979. Les revenus d'exploitation sont passés de \$13,7 millions en 1979 à \$152 millions en 1980. (Voir le tableau 3.) Les revenus d'exploitation ont augmenté dans tous les secteurs d'activité. Au chapitre des services portuaires, les revenus d'exploitation ont augmenté de 18 pour cent en raison du trafic et de la majoration des tarifs. Les ports relevant du Conseil demeurent en position concurrentielle face à d'autres ports, malgré l'augmentation des droits. En ce qui a trait à l'exploitation du grain, les revenus d'exploitation ont augmenté de 84 pour cent en raison principalement d'une activité plus forte. Au port de Montréal, les revenus tirés de

L'exploitation du grain ont augmenté de \$1,8 millions grâce au triplement du trafic de 1979 qui fut gravement réduit par une grève de cinq mois des manutentionnaires. Grâce en grande partie à la forte demande d'installations dans le port de Vancouver, le revenu tiré des services de manutention des cargaisons a augmenté de 29 pour cent en 1980. Les revenus de location ont également augmenté de 29 pour cent par rapport à 1979 en raison de la signature de plusieurs nouveaux baux, de la participation du Conseil à certains marchés avec l'entreprise privée et de la majoration générale des loyers conformément à la politique de location équilibrable du Conseil.



Nota: Cette mesure met en rapport le bénéfice (perte) net(ite) avant postes spéciaux et extraordinaires et l'actif immobilisé moyen au prix coûtant pour l'année.

Lien entre importateurs et exportateurs, le Conseil des ports nationaux aide les Canadiens

Lien entre importateurs et exportateurs, le Conseil des ports nationaux aide les Canadiens

le Conseil des ports nationaux aide les Canadiens

Bien que l'exportation de matières premières soit manifestement la principale activité du Conseil des ports nationaux, le Conseil aide les Canadiens de nombreuses autres manières.

Des marchandises de grande valeur sont importées et exportées en conteneurs par le truchement des ports de Halifax, Saint-Jean, Montréal et Vancouver. Les expéditions par conteneur ont augmenté très rapidement au cours des cinq dernières années à cause de la maintenance facile et efficace des conteneurs et de la sécurité de ce procédé. Le Conseil maintient son propre service de police pour la protection des marchandises dans ses principaux ports et il réussit à y réprimer le crime d'une façon plus qu'adéquate.

Grâce à sa proximité des grands marchés de consommation, le port de Montréal est devenu le quatrième port à conteneurs en importance en Amérique du Nord, après New York, Philadelphie et Baltimore.

En 1980, environ 45 pour cent du fret par Montréal, et le trafic d'acheminé conteneurs au Canada fut accompli devrait atteindre environ 5 millions de tonnes en 1985.

Suite à la très forte demande de conteneurisation, le Conseil des ports nationaux a consacré beaucoup d'efforts et de fonds à l'extension de ses installations pour conteneurs. En 1980, la construction d'un grand terminus de 20 hectares s'est poursuivie dans le port de Halifax. Un exploitant fut sélectionné au cours de l'année et le terminus devait être opérationnel au printemps de 1982. Le port de Saint-Jean a ouvert récemment la rallonge du terminus Rodney. Dans le port de Montréal, la construction de la phase A du

terminus Racine s'est poursuivie; ce projet qui coûtera au total plus de \$17 millions dotera le port d'un nouveau terminus disposant de trois postes à quai ainsi que d'aires d'entreposage de 11,6 hectares. Le port de Vancouver prévoit améliorer son matériel et ses installations au terminus Vanterm pour conteneurs au cours de la période 1981-1983 afin de permettre au terminus d'atteindre son plein rendement. Le projet qui devrait coûter au total plus de \$11 millions équiper le port d'une nouvelle grue ainsi que d'installations plus modernes et plus grandes.

Le Conseil offre non seulement des installations pour conteneurs, mais aussi des installations qui permettent l'importation de matières premières dont beaucoup d'industries canadiennes ont besoin. Par exemple, le pétrole brut qui est essentiel au fonctionnement des usines est importé et acheminé des ports de Halifax, Saint-Jean et Québec, vers les usines implantées dans ces régions. Dans les régions où d'autres moyens de transport sont disponibles mais trop coûteux, le Conseil assure la livraison de certaines marchandises en vrac à l'utilisateur. C'est notamment le cas de Chicoutimi et de St. John's à Terre-Neuve où les habitants reçoivent leurs produits pétroliers par l'intermédiaire des installations du Conseil.

Les ports du Conseil sont aussi dotés d'installations pour la maintenance de marchandises diverses. Les ports de Halifax, Saint-Jean et Montréal, par exemple, contribuent sensiblement à l'économie de leur ville respective en assurant l'ensachage de la farine, un processus qui exige beaucoup de main-d'œuvre. En 1980, dans le port de Halifax seulement, ce secteur d'activité a généré directement plus de \$24 millions en salaires payés aux débardeurs.

Le Conseil des ports nationaux, par ses nombreuses et diverses installations reliées aux deux réseaux ferroviaires nationaux, offre véritablement aux Canadiens de tous les secteurs un moyen économique de réaliser leurs objectifs particuliers de transport. Le Conseil des ports nationaux constitue effectivement un cordon vital de communication.

Expéditions: conteneurs, liquides en vrac et autres marchandises diverses (en millions de tonnes)

	1976	1977	1978	1979	1980
Conteneurs	5.1	6.3	6.6	7.1	7.2
Liquides, en vrac	29.8	36.5	39.0	42.9	42.1
Autres marchandises diverses	10.9	12.6	11.6	12.0	12.9





produits forestiers seront exportés en quantités croissantes aux pays en bordure du Pacifique et aux pays d'Europe, notamment au Japon et en Angleterre. La plupart des exportations outre-mer sont présentement expédiées par les ports de Vancouver et de Prince Rupert, mais de nouveaux débouchés s'ouvriront pour l'industrie forestière de l'Est du pays notamment en Europe, et les exportations achevinées par les ports de Québec, Trois-Rivières et Saint-Jean devraient par conséquent augmenter rapidement.

Le port de Saint-Jean possède un terminus des plus modernes pour produits forestiers; 1980 fut sa première année complète d'exploitation.

Au cours de l'année, le port de Québec

sert de catalyseur dans la création d'un consortium d'exportation de produits forestiers composé de treize scieries; ce consortium vise à agrandir le marché du bois de construction en coordonnant systématiquement les exportations destinées à la Communauté économique européenne, à l'Afrique du Nord et au Moyen Orient. Les résultats furent immédiats: les exportations de bois de construction achevinées par le port de Québec ont augmenté de 50,000 tonnes en 1979 à 133,000 tonnes en 1980.

Dans le port de Trois-Rivières, la reconstruction des quais 9, 10 et 11 s'est poursuivie et elle devrait être parachevée en 1981. Une fois renouvées, ces installations devraient aider le port à mieux desservir l'industrie régionale des pâtes et papiers.

Expéditions de produits forestiers (en millions de tonnes)

	1976	1977	1978	1979	1980
Produits bruts	2.3	1.9	1.9	1.9	2.2
Bois de construction et produits finis	2.6	2.8	3.0	3.7	3.8
Pâtes et papiers	2.6	3.0	3.6	3.4	3.6
Total	7.5	7.7	8.5	9.0	9.6

La mise en chantier en 1981 d'un projet d'agrandissement du terminus pour produits forestiers Lynnterm dans le port de Vancouver, fut autorisée au cours de l'année. Ce projet dotera le port d'autres d'entreposage additionnelles, soit 5,600 mètres carrés d'entrepôts et 1,6 hectares d'aires à ciel ouvert, et il permettra au port d'augmenter son trafic de bois de construction, de contreplaqué, de pâte de bois et de marchandises diverses.

Les produits forestiers — Un agent de stabilité économique

Les produits forestiers — Un agent de stabilité économique

Depuis la colonisation du Canada, l'industrie forestière a été une source de revenu pour beaucoup de Canadiens dans les régions rurales à travers le pays. Elle est étroitement associée au peuplement de certaines parties du Nouveau-Brunswick, du Québec et du Nord de l'Ontario et, plus récemment, à la mise en valeur de l'intérieur de la Colombie-Britannique. Parce qu'on les retrouve sur l'étendue du pays, les produits forestiers ont affecté outre mesure par de grandes fluctuations dans la demande pour d'autres denrées. Bien que par le passé, l'industrie fut parfois de faible importance, elle s'est toujours renouvelée et a consacré des sommes considérables à sa modernisation. L'essor récent est attribuable en partie, mais non exclusivement, à la dévaluation du dollar canadien. Suite à d'excellents investissements, à l'intégration systématique des opérations, aux progrès technologiques et à l'amélioration des compétences administratives, l'industrie était en mesure d'exploiter les avantages que présentait le taux de change. L'augmentation de la production témoigne des progrès extraordinaires réalisés dans l'industrie: la production actuelle est environ sept fois plus importante que celle d'il y a vingt ans.

Aujourd'hui, l'industrie doit régler sans tarder deux problèmes de taille. En raison des pénuries d'énergie, elle doit chercher à réduire ses besoins énergétiques; mais le plus grand danger qui la menace est l'épuisement progressif des ressources. Si des mesures de reboisement sont prises pour garantir un approvisionnement suffisant, les exportations devraient augmenter sensiblement au cours de la prochaine décennie. Les exportations de types de papier se feront surtout vers les États-Unis et il est peu probable que les exportations de ces produits outre-mer augmentent sensiblement. Par contre, d'autres



de fer, les clients du Canada sont parvenus à travers le monde. En outre, les exportations aux autres pays fluctuent énormément d'une année à l'autre suivant les prix, les frais de transport, les goulots d'étranglement, les barrières commerciales et les accords gouvernementaux d'aide économique. L'Europe de l'Ouest est le deuxième débouché du Canada en importance, mais la concurrence de l'Europe de l'Est devrait modérer l'avance du Canada dans ce marché. D'après les prévisions, les pays en bordure du Pacifique deviendront notre principal débouché dans les années à venir.

Les gisements de potasse en Saskatchewan furent découverts en 1943, mais leur mise en valeur ne date vraiment que de 1961. Cette industrie se développa si rapidement qu'en 1975, le Canada produisait 5 millions de tonnes de potasse et était le deuxième producteur en importance dans le monde. L'U.R.S.S., avec une production d'environ 8 millions de tonnes, se classait au premier rang. Environ 90 pour cent de la production mondiale de potasse est utilisée comme engrais. La potasse est l'engrais le plus communément utilisé après l'azote et le phosphore.

Les exportations canadiennes de potasse datent de 1962 et elles s'accroissent très rapidement. De 1965 à 1970, par exemple, elles augmentèrent en moyenne de 28 pour cent par année. Les exportations expédiées par chemin de fer aux États-Unis constituaient plus de 80 pour cent de l'ensemble des exportations, le reste étant expédié à plusieurs pays à partir du port de Vancouver. Les principaux marchés desservis par ce port étaient au début le Japon, d'autres pays en bordure du Pacifique et l'Europe de l'Ouest. Au cours de la dernière décennie toutefois, le Canada a graduellement perdu le marché européen à l'U.R.S.S. et la demande du Japon a plafonné sensiblement; par conséquent, les exportations ont augmenté en moyenne de seulement 1,2 pour cent par année de 1970 à 1977.



D'un angle plus positif, il semble bien qu'un nouveau débouché pour la potasse se développe. Les exportations canadiennes de potasse aux pays en voie de développement ont plus que doublé au cours de la dernière décennie car l'utilisation d'engrais est un phénomène nouveau dans leur agriculture. Ce nouveau marché devrait continuer à se développer au cours de la prochaine décennie.

Le Conseil des ports nationaux s'attend à un trafic additionnel de potasse suite à la mise en valeur des gisements découverts près de Sussex au Nouveau-Brunswick. La production devrait commencer vers la

fin de 1982. La potasse extraite de ces gisements sera probablement acheminée par des ports de la côte Est et expédiée vers les États de la Nouvelle-Angleterre ou sur le marché européen. Le port de Saint-Jean doit par conséquent mettre en chantier en 1981 un grand terminal pour la maintenance de la potasse en vrac; ce projet coûtera plus de \$22 millions.

Expéditions (en millions de tonnes)

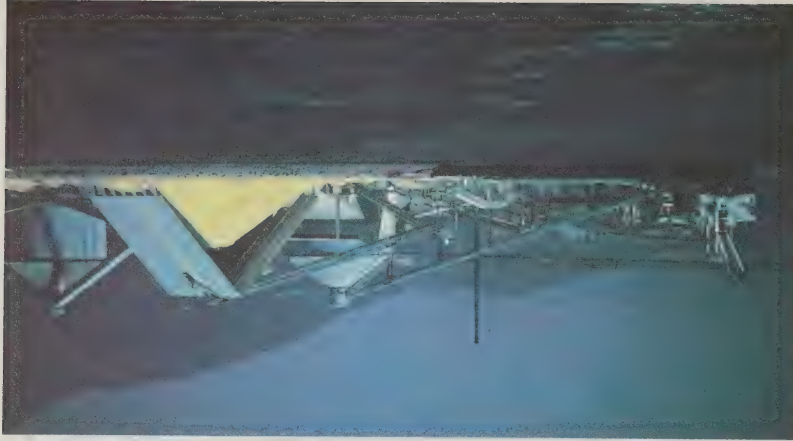
	1976	1977	1978	1979	1980
Minéral de fer	32.4	32.4	21.9	36.2	28.2
Soufre	2.3	3.4	4.0	4.1	5.2
Potasse	1.6	2.0	2.8	3.2	3.5

Le minéral de fer, le soufre et la potasse — D'importants produits d'exportation

une des manouchandises générant le tonnage le plus élevé. Presque tous les secteurs d'activité industrielle utilisent le soufre sous une forme ou une autre, principalement comme agent chimique, mais les fabricants d'engrais consomment à eux seuls environ la moitié de la production totale de soufre. Les États-Unis sont le plus grand producteur de soufre dans le monde et le Canada se classe au deuxième rang.

Les exportations de soufre étaient minimes en 1960, mais elles ont augmenté rapidement depuis. Le Canada est devenu le plus grand exportateur de soufre en 1968 et il maintient encore cette position. Les exportations acheminées par le port de Vancouver ont augmenté rapidement au cours des années soixante. De fait, il est à noter qu'en 1969, les exportations de soufre surpassèrent les exportations de charbon. Cependant, le commerce mondial du soufre ne s'est pas développé au même rythme que le commerce du charbon et au cours de la dernière décennie, les exportations de soufre acheminées par le port de Vancouver furent de beaucoup inférieures aux exportations de charbon.

A l'exception des États-Unis qui constituent un débouché important et qui sont desservis surtout par chemin de fer soit incertain en ce moment, ce produit devrait dans l'avenir le Canada. Bien que le niveau de croissance des exportations de minerai de fer soit incertain en ce moment, ce produit devrait dans l'avenir le Canada. Bien que le niveau de croissance des exportations de minerai de fer soit incertain en ce moment, ce produit devrait dans l'avenir le Canada. Bien que le niveau de croissance des exportations de minerai de fer soit incertain en ce moment, ce produit devrait dans l'avenir le Canada.



principal client de charbon métallurgique, mais l'expansion de l'industrie sidérurgique dans certains pays industrialisés, notamment la Corée et le Brésil, offre d'autres débouchés possibles.

Comme il a déjà été mentionné, les exportations de charbon thermique ont été minimisées par le passé; cependant, à cause du prix et de la rareté du pétrole brut, la demande de charbon thermique devrait être plus forte à l'avenir. Le charbon thermique est déjà utilisé en Europe de l'Ouest et au Japon afin de réduire les coûts et de diversifier les sources d'énergie, et ce dans le but ultime de garantir à ces pays leurs approvisionnements énergétiques. D'autres pays importateurs de pétrole suivront probablement leur exemple. D'après les prévisions, d'ici 1985, plus de 25 millions de tonnes de charbon seront exportées par le truchement des ports de l'Ouest relevant du Conseil.

En raison de l'augmentation prévue de la demande pour le charbon et de la mise en valeur de nouveaux gisements dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique, le Conseil a décidé d'aménager un terminus moderne pour les expéditions en vrac (charbon et grain) à Ridley Island dans le port de Prince Rupert. La construction des installations pour grain fut entreprise en 1980, et l'aménagement du terrain de 25 hectares consacré au charbon sera probablement mis en chantier en 1981. Le Conseil a lancé récemment un appel d'offres pour la construction et l'exploitation des installations pour charbon.

La deuxième phase du terminus de Roberts Bank dans le port de Vancouver sera entreprise sous peu. Ce projet prévoit l'aménagement de trois terrains de 25 hectares pour les marchandises sèches expédiées en vrac. Le projet devrait être parachevé en 1983 à un coût total estimatif d'environ \$48 millions.

Expéditions de charbon (en millions de tonnes)

1976	1977	1978	1979	1980	1981
11.7	12.7	14.5	13.5	15.2	

Le charbon — Produit essentiel au secteur industriel

Dans le port de Prince Rupert, les travaux d'infrastructure nécessaires à la construction d'un grand terminal pour grain à Ridley Island furent entrepris récemment. Au cours de la période 1981-1984, les dépenses d'immobilisations du Conseil pour ce projet devraient se chiffrer à environ \$30 millions. Un consortium de sociétés privées contribuera environ \$260 millions à la réalisation du projet au cours de la même période. Ce terminal devrait être opérationnel en 1984.

Le Conseil a conclu des baux analogues avec des propriétaires et des exploitants privés dans les ports de Vancouver, Prince Rupert et Trois-Rivières.

Au cours des cinq dernières années, le trafic de grains est passé de 18,1 millions de tonnes métriques en 1976 à 29,2 millions de tonnes métriques en 1980. Les experts sont d'avis que le volume manutentionné atteindra probablement 40 millions de tonnes métriques en 1990. En accord avec ces projections, le Conseil des ports nationaux a poursuivi en 1980 un plan concerté visant à augmenter la capacité et le rendement de ses installations et à y implanter des mesures écologiques et sécuritaires.

L'agrandissement des installations pour le grain fut particulièrement remarquable en 1980 au port de Montréal. L'agrandissement de l'élevateur à grains n° 4 fut entrepris; ce projet augmentera la capacité du silo de 120,000 tonnes métriques et comblera la perte de volume d'aires d'entreposage occasionnée par la fermeture d'un élévateur désuet. Les compartiments d'emmagasinement seront de type auto-déchargé, entièrement automatisés et reliés au présent complexe d'entreposage. Le Conseil étudie présentement les plans de réfection des gares de chargement de cette installation. Au cours de l'année, des améliorations aux installations de chargement des camions à l'élevateur n° 3 et l'automatisation de la galerie de transbordement de l'élevateur n° 5 furent parachevées. Tous ces projets ont grandement amélioré l'efficacité et la rentabilité de l'exploitation des grains dans le port de Montréal.

Le charbon — Produit essentiel au secteur industriel

est consommé à l'intérieur du pays est utilisé comme charbon thermique

sur tout dans l'industrie sidérurgique.

A la fin des années soixante et au début des années soixante-dix

l'expansion de la sidérurgie japonaise a provoqué une forte augmentation

des exportations de charbon

acheminées par le port de Vancouver.

Ces exportations sont passées d'un million de tonnes en 1967 à 11 millions de tonnes en 1973. Les expéditions de charbon sont acheminées par le terminal de Roberts Bank, dont la phase I fut construite afin de combler cette demande, et par d'autres terminus modernes situés à l'intérieur du port de Vancouver.

En 1973 cependant, la crise énergétique provoqua une récession mondiale qui plongea la sidérurgie japonaise dans un grand marasme au milieu des années soixante-dix. Cette situation poussa les fournisseurs canadiens à diversifier leurs débouchés. En 1973, le Canada exportait du charbon à cinq pays, et en 1977, à quatorze pays bien que plus de 80 pour cent de ses exportations étaient toujours destinées au Japon.

Au cours de la décennie qui s'ouvre, les exportations canadiennes de charbon métallurgique suivront la demande mondiale de fer d'acier. Le Japon demeurera probablement le

actuelle, tout le charbon de l'Ouest qui

comme source d'énergie. A l'heure

charbon thermique, qui est utilisé

qui est utilisé dans la sidérurgie, et le

catégories: le charbon métallurgique,

peuvent être répartis en deux grandes

années soixante. Ces gisements

Sud de la Colombie-Britannique

furent mis en valeur au début des

Les gisements de charbon dans la

région centrale de l'Alberta et dans le

1980 1976 1977 1978 1979 2014

1981 21,3 22,5 21,4 29,2

1976 1977 1978 1979 2014

1981 21,3 22,5 21,4 29,2

1976 1977 1978 1979 2014

1981 21,3 22,5 21,4 29,2



Le grain – Pierre angulaire de l'économie de l'Ouest canadien

Le grain fut la pierre angulaire de l'économie de l'Ouest à sa naissance dans les années 1800 et il demeura un des agents essentiels du bien-être économique du pays.

Le charbon, une composante dans la fabrication de l'acier et une source d'énergie remise en valeur, est un produit qui deviendra essentiel à l'expansion de l'industrie mondiale dans les années à venir.

Le minerai de fer, bien qu'il ne soit pas en essor remarquable à cause du ralentissement de production dans l'industrie sidérurgique, devait toutefois, dans un avenir prévisible, demeurer un des produits les plus importants en tonnage pour le

Conseil. Le soufre et la potasse, utilisés dans la fabrication d'engrais, sont pour les pays en voie de développement un espoir d'avenir. L'intention de ces pays d'utiliser des techniques agricoles plus avancées promet une croissance rapide de la demande pour le soufre et la potasse au cours de la prochaine

décennie. Les produits forestiers, qui sont exploités dans toutes les régions du Canada, contribuent à la stabilité de l'économie canadienne. Le développement économique du pays fut axé au début sur l'industrie

forestière et celle-ci a traditionnellement servi de tampon contre les fluctuations de la demande mondiale pour d'autres denrées. Outre l'exportation de matières premières, les ports du Conseil secondent activement et de diverses façons le secteur de la transformation. Grâce au transport économique du pétrole brut et d'autres produits pétroliers, les entreprises industrielles sont assurées d'avoir suffisamment d'énergie pour faire fonctionner leurs usines. Près de 25 pour cent du trafic de marchandises manutentionnées par les ports du Conseil en 1980 était du type "liquide en vrac".

La conteneurisation a beaucoup aidé les manufacturiers et les transformateurs canadiens en assurant l'expédition sûre et économique de leurs marchandises vers les marchés mondiaux. Grâce à l'efficacité de la conteneurisation, le

Le grain - Pierre angulaire de l'économie de l'Ouest canadien

Les exportations de grain permirent le développement économique de l'Ouest canadien au dix-neuvième siècle et elles furent la principale source de revenu de la plupart des habitants de l'Ouest jusqu'en 1948, date de la découverte d'un gisement de pétrole à Leduc en Alberta.

Aujourd'hui, le Canada est un des plus grands exportateurs de grain au monde, fournissant de fait plus de 10 pour cent des exportations mondiales de grain.

Les grains canadiens expédiés par les installations du Conseil des ports nationaux comprennent le blé, le seigle, l'orge, l'avoine, le maïs, des céréales non moulues, des graines oléagineuses, le soja et d'autres produits dérivés. La plupart de ces céréales sont cultivées en Saskatchewan, dans le Sud de l'Alberta et au Manitoba. Une plus petite quantité de maïs et d'autres grains de provende sont cultivés en Ontario; ces récoltes sont expédiées en partie des éleveurs de Prescott et de Port Colborne.

Outre l'exportation de matières premières, les ports du Conseil secondent activement et de diverses façons le secteur de la transformation. Grâce au transport économique du pétrole brut et d'autres produits pétroliers, les entreprises industrielles sont assurées d'avoir suffisamment d'énergie pour faire fonctionner leurs usines. Près de 25 pour cent du trafic de marchandises manutentionnées par les ports du Conseil en 1980 était du type "liquide en vrac".

La conteneurisation a beaucoup aidé les manufacturiers et les transformateurs canadiens en assurant l'expédition sûre et économique de leurs marchandises vers les marchés mondiaux. Grâce à l'efficacité de la conteneurisation, le

Historiquement, environ 40 pour cent du grain de l'Ouest est expédié en Colombie-Britannique par chemin de fer, puis exporté par navire au Japon, en Chine et à d'autres pays en bordure du Pacifique. Le reste est expédié par chemin de fer à Churchill ou à Thunder Bay. De Churchill, le grain est habituellement transporté par navire en Europe alors que de Thunder Bay, il est transporté par lacquier, des Grands Lacs jusqu'aux ports du Saint-Laurent relevant du Conseil, notamment aux installations portuaires de Prescott, Montréal, Trois-Rivières et Québec, où il est transformé ou expédié outre-mer. Le grain de l'Ouest est aussi acheminé par chemin de fer à Saint-Jean, et à Halifax, surtout en hiver, où il est transformé en farine puis exporté, ou directement exporté. Bien qu'il semble évident que les pays en bordure du Pacifique soient desservis à partir des ports de la côte ouest et que l'Europe de l'Ouest soit desservie à partir des ports de l'Est, il existe un groupe de marchés qui peut être desservi soit à partir des ports de l'Est soit de l'Ouest. Ce groupe de pays se compose notamment de Cuba, du Pérou, de la Russie, de la Pologne, du Bangladesh, de l'Inde, de l'Italie, de l'Algérie, de l'Iraq et des Pays-Bas. En réponse à l'évolution du marché, les expéditions de grain des ports de l'Ouest ont augmenté récemment.



Le Conseil des ports nationaux — En symbiose avec le secteur primaire

L'économie du Canada a toujours été axée en grande partie sur le commerce de matières premières et sur des industries du secteur primaire. Depuis ses débuts, le Canada a profité des hausses du prix mondial des denrées pour augmenter ses exportations. Aujourd'hui, les réserves énergétiques de l'Ouest et la perspective d'importants gisements dans l'Est constituent pour le Canada des occasions sensationnelles de développement.

La mise en valeur de nos ressources naturelles fut par le passé le principal agent de croissance économique nationale. Cette croissance axée sur le primaire a fait naître d'importants liens avec le secteur industriel. L'expansion conséquente des secteurs secondaire et tertiaire a, à son tour, engendré une augmentation de la population, une tendance à l'urbanisation et un meilleur niveau de vie pour le Canadien moyen. Ces phénomènes sont accompagnés d'une plus grande importance du marché intérieur.

L'économie canadienne est présentement marquée par une grande expansion dans l'Ouest du pays. Grâce à ses ressources renouvelables et non renouvelables, l'Ouest canadien a joué un rôle plus important dans l'économie nationale au cours de la dernière décennie. Au cours des années quatre-vingt, l'Ouest devrait connaître encore un nouvel essor dans son secteur primaire grâce principalement à une plus forte demande pour ses produits énergétiques, agricoles et miniers. Le Conseil des ports nationaux désire vivement continuer à jouer un rôle actif dans l'aménagement de nouvelles installations portuaires pour permettre à cette région d'exploiter son potentiel efficacement.

Le Canada exporte principalement des marchandises sèches expédiées en vrac; en 1980, cette catégorie constituait plus de 60 pour cent du trafic de marchandises acheminées par les ports du Conseil. Près de 90 pour cent de ces expéditions tombent dans un des groupes suivants de marchandises: grain, charbon, autres minéraux et produits forestiers.



L'an dernier à cette époque, j'écrivais que le Conseil des ports nationaux prévoyait atteindre son objectif d'auto-suffisance financière sur une base consolidée, en 1983, de suis heureux de souligner que grâce au surplus réalisé en 1980, le Conseil des ports nationaux a franchi une importante première étape dans cette voie.

L'année 1980 fut vraiment exceptionnelle. Le travail et le dévouement exemplaires de notre personnel, alliés à une forte demande pour nos installations, ont donné des résultats d'exploitation sans précédent dans l'histoire de la Corporation. Le Conseil a terminé l'exercice 1980 avec un bénéfice net de \$17,4 millions, et des fonds autogénérés de \$57,3 millions. Nonostante ces résultats très positifs, le taux de rendement sur les immobilisations ne fut que de 2,5 pour cent, soit en deçà du seuil nécessaire pour assurer la rentabilité à long terme de la Corporation.

Bien que des résultats positifs et un trafic record furent la règle dans presque tout le système portuaire, le rendement de plusieurs ports est digne de mention. Le port de Montréal achemina environ 7,5 millions de tonnes de grain au cours de l'année, soit un trafic trois fois plus élevé qu'en 1979 qui avait été une mauvaise année à cause d'une longue grève des manutentionnaires. Il s'agit là d'une augmentation de 50 pour cent supérieure au tonnage moyen des cinq années précédentes. Le port de Québec connut un rendement anaologique; le trafic de grain y a atteint un niveau record en 1980. Dans le port de Vancouver, le trafic aux terminus de l'exceptionnel en 1980, et les revenus d'exploitation dans ce secteur ont augmenté de 25 pour cent par rapport à 1979. Le tonnage a augmenté de beaucoup dans le port de Saint-Jean, grâce en partie à la première année complète d'exploitation du nouveau terminus pour produits forestiers. Les ports de Prince Rupert, Port Colborne, Bellefleur et Baie des Haies ont aussi eu une excellente année compte tenu de leurs proportions. Décidément, le succès des opérations portuaires fut général.

Pour des raisons indépendantes de la volonté du Conseil, l'activité fut réduite dans les ports de Sept-Îles et de Churchill en 1980. À Sept-Îles, les revenus d'exploitation baissèrent quelque peu par rapport à 1979 par suite de la récession aux États-Unis qui a réduit la demande d'acier et par conséquent, la demande de minerai de fer. Quant au port de Churchill, le trafic de grain y fut diminué de beaucoup à cause du nombre réduit de livraisons allouées par la Commission canadienne du blé. Ce facteur s'est traduit par une baisse de 21 pour cent des revenus d'exploitation par rapport à 1979 et une perte nette de \$2 millions pour ce port en 1980.

Compte tenu de l'activité accrue du Conseil en 1980, le niveau des dépenses d'exploitation fut très bien contrôlé. Alors que les revenus d'exploitation ont augmenté de 34 pour cent par rapport à 1979, la hausse des dépenses d'exploitation n'a été que de 19 pour cent pour la même période. Des mesures de compression des coûts furent implantées, à savoir l'évaluation constante de l'efficacité, l'abandon des activités non rentables, la modernisation des installations et le recours au secteur privé lorsque des compétences particulières sont nécessaires. De bonnes relations ouvertes au cours de l'année ont également favorisé les réalisations de la Corporation. Onze conventions collectives furent signées et les deux arrêts de travail qui eurent lieu en 1980 ne nuisirent que très peu aux opérations portuaires.

En 1980, la Corporation a fait un grand pas vers la satisfaction de la demande pour de nombreuses et meilleures installations. Au port de Halifax, la construction d'un deuxième terminus à conteneurs, qui devrait être opérationnel en 1982, s'est poursuivie. L'agrandissement du terminus Rodney dans le port de Saint-Jean fut terminé. Dans ce même port, l'agrandissement des terminus pour marchandises diverses de Pugle et de Long Wharf s'est aussi poursuivi. En outre, dans le port de Montréal, les travaux de

dragage et de remblayage de l'emplacement du terminus Racine, phase A, furent complétés.

L'expansion des installations du Conseil favorisera aussi le commerce du grain. Dans le port de Montréal, de grands travaux d'agrandissement de l'élevateur à grains n° 4 furent entrepris et les travaux de modernisation de l'élevateur n° 3 furent parachevés. En outre, de grandes installations de manutention de grain furent mises en chantier à Ridley Island dans le port de Prince Rupert. Le règlement d'un important débat écologique a aussi permis au gouvernement d'autoriser l'agrandissement du terminus pour charbon de Roberts Bank dans le port de Vancouver.

Puisque la Corporation progresse vers la réalisation de son objectif de viabilité financière, le Conseil des ports nationaux a l'intention, à l'avenir, de servir ses clients en consacrant ses fonds excédentaires à la construction d'installations portuaires rentables. Les négociations se poursuivent pour la construction, dans le port de Saint-Jean, d'un terminus pour potasse qui s'inscrirait dans le cadre de la mise en valeur des nouveaux gisements de potasse découverts près de Sussex au Nouveau-Brunswick. Des projets sont aussi à l'étude visant la construction à Ridley Island dans le port de Prince Rupert, d'installations pour la manutention du charbon en vrac provenant des nouvelles mines mises en valeur dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique.

Au nom du Conseil, je voudrais profiter de cette occasion pour remercier nos employés et nos clients du rôle qu'ils ont joué dans le succès sans précédent de la Corporation.

Le Président,

Pierre A.H. Franche

('000) sauf données sur le rendement des immobilisations et sur l'effectif

Résultats financiers	1980	1979
Revenus d'exploitation	\$151,967	\$113,675
Bénéfice net (perte)	\$ 17,360	\$ (2,375)
Fonds auto-générés	\$ 57,319	\$ 28,178
Rendement des immobilisations	2,5%	(0,4%)

Situation financière à la fin de l'exercice

Fonds de roulement	\$161,121	\$116,987
Total de l'actif	\$620,102	\$568,787
Passif à long terme	\$529,801	\$487,888

Dépenses d'immobilisations

\$ 37,860	\$ 58,144
-----------	-----------

Trafic

Tonnage total acheminé par les ports du C.P.N. (en tonnes métriques)	163,000	157,500
--	---------	---------

Effectif

Nombre moyen d'employés	1,777	1,865
-------------------------	-------	-------

L'Honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

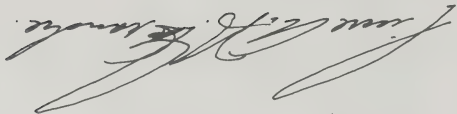
Le Conseil des ports nationaux est heureux de vous présenter son rapport annuel pour l'année 1980.

L'année qui se termine fut un tournant dans l'histoire financière du Conseil. Grâce à la plus grande productivité de son personnel, la Corporation a réussi, pour la première fois depuis 1965, à terminer l'exercice financier avec un bénéfice net de \$17,4 millions. Cette réalisation nous permet de franchir une première étape importante vers notre objectif de viabilité financière. Le Conseil des ports nationaux tient à vous remercier de l'appui que vous avez accordé à la deuxième étape du plan de réorganisation de sa structure financière, autorisé par le gouvernement au cours de l'année. Cette mesure n'aura pas d'effet sur les résultats de 1980, mais elle réduira sensiblement les dépenses d'intérêt à compter de 1981.

Nonobstant son succès en 1980, la Corporation doit continuer à relever les défis de l'avenir. Le Conseil des ports nationaux se doit d'offrir des services et des installations efficaces à ses clients, et il compte affecter ses surplus à la mise en valeur de ses ports. Cette orientation stratégique devrait faciliter la réalisation de l'objectif financier de viabilité financière de la Corporation, tout en supportant les grands objectifs économiques et sociaux du gouvernement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président,



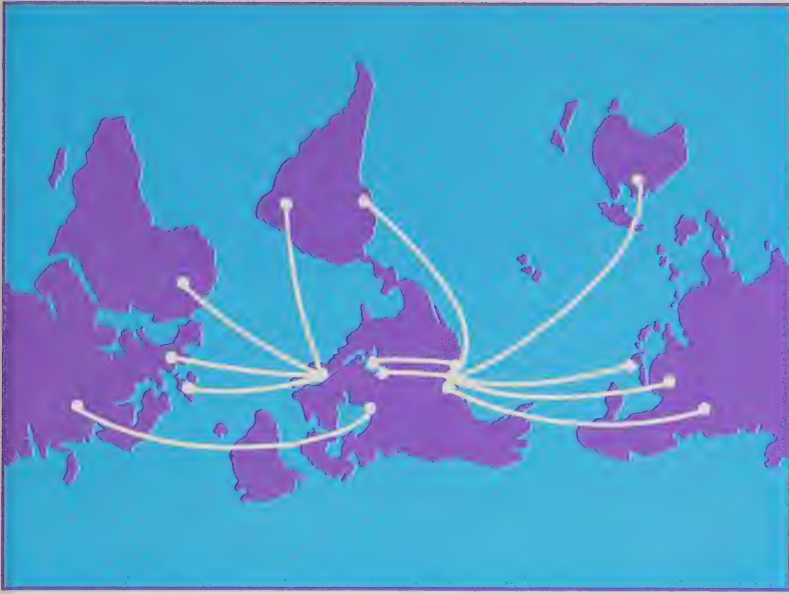
Pierre A. H. Franche

Le Conseil des ports nationaux: Un cordon vital de communication

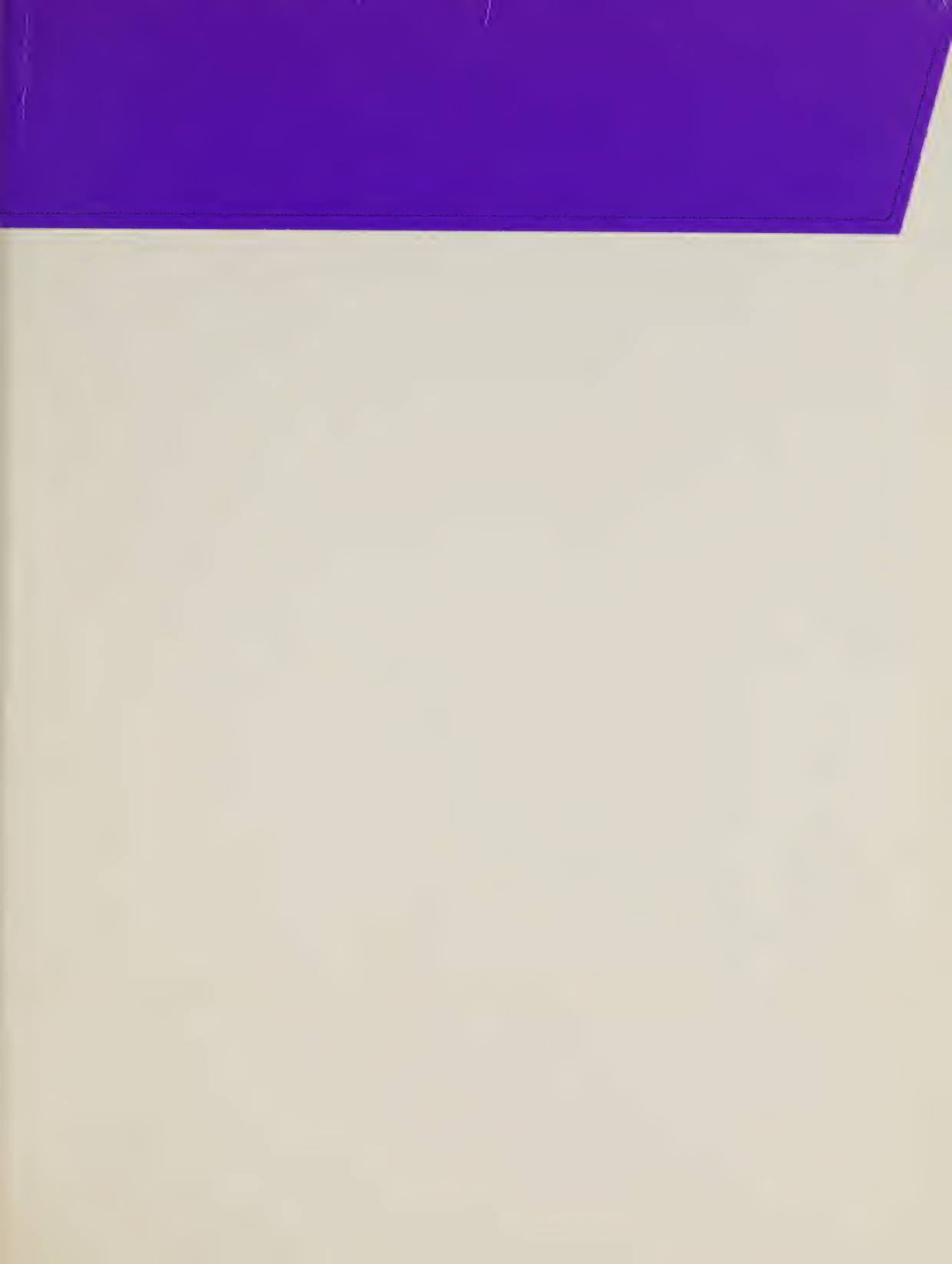
Constitué en société de la Couronne aux termes d'une loi adoptée par le Parlement en 1936, le Conseil des ports nationaux administre des installations dans quinze ports stratégiques situés d'un océan à l'autre. Les ports du Conseil servent l'acheminement, vers les marchés étrangers, des abondantes ressources naturelles extraites de toutes les régions du pays. Ils constituent un cordon vital de communication qui dessert le cultivateur, le pêcheur, l'ouvrier forestier, le pêcheur, le manufacturier et en fin de compte, le consommateur. Les ports relevant du Conseil assurent la liaison entre les transports maritime et terrestre, et par conséquent, plus de la moitié des exportations canadiennes expédiées par mer sont acheminées par ces ports.

Le Conseil favorise la distribution économique et efficace de nombreuses marchandises, notamment l'exportation en vrac de matières premières qui abondent dans notre pays. Les ressources canadiennes telles que les grains, le charbon, le minerai de fer, la potasse, le soufre et les produits forestiers sont en demande à travers le monde. Les ports du Conseil sont aussi d'importance vitale pour le manufacturier canadien dans son approvisionnement en matières premières et dans l'expédition des produits finis que pour le consommateur en assurant le transport efficace de biens de consommation tel que le pétrole. En outre, les terminus pour voyageurs dans différents ports accueillent chaque année de nombreux visiteurs étrangers.

Le Conseil des ports nationaux désire manifestement être utile à toutes les régions et à tous les secteurs d'activité économique du Canada, et il travaille constamment à l'expansion de ses vastes installations afin de satisfaire les nouveaux besoins qui se dessinent. En 1980, le Conseil a consacré plus de \$37 millions à la construction de nouvelles installations et à la réfection des installations existantes. Tournant la page sur sa meilleure année depuis ses débuts, le Conseil des ports nationaux aborde l'avenir avec confiance, sûr de pouvoir relier le Canada au reste du monde plus efficacement que jamais.



2	Introduction
3	Lettre au Ministre
4	Faits saillants
5	Message du Président
6	Les opérations
14	Résultats financiers
17	États financiers
26	Rapport du Vérificateur général
27	Profil des cinq dernières années
28	Annuaire de la Corporation





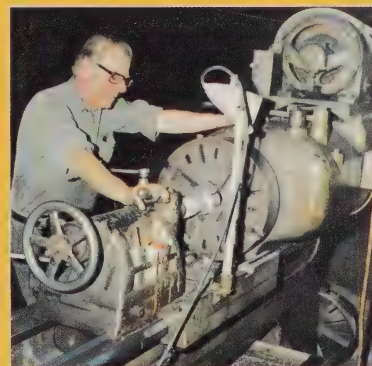
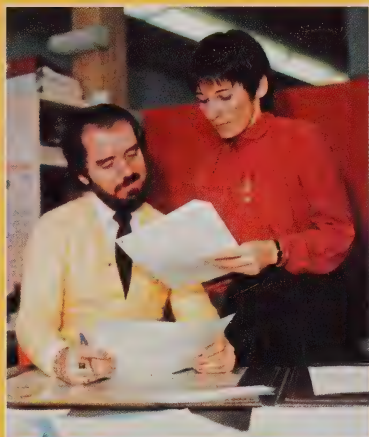
ANNUAL REPORT 1981

CAI
TA66
-A56



National Harbours
Board

Conseil des ports
nationaux

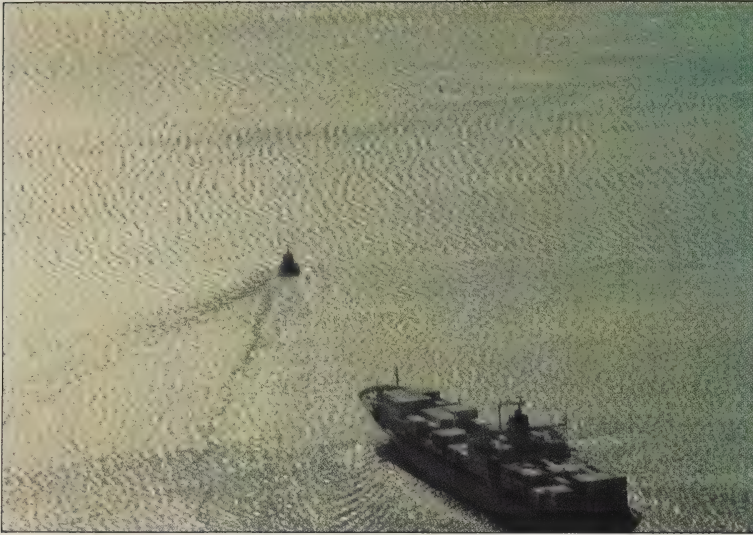


Canada

CONTENTS

Introduction	2
Letter to the Minister	3
Highlights	4
The Chairman's Message	5
Review of Operations	6
Financial Review	12
Financial Statements	15
Auditor's Report	22
Five-Year Review	23
Corporate Directory	24

NATIONAL HARBOURS BOARD



For almost half a century the National Harbours Board has served a vital role in supporting and facilitating Canadian foreign trade. The Corporation employs a staff of over 1700 individuals at its facilities, located from one coast of Canada to the other. The employees form a group characterized by a diversity of background but possessing a common mission and dedication of service to both customers and the nation.

The vast majority of National Harbours Board's staff is involved in the day-to-day operations of its fifteen ports. Some work in such areas as harbour or grain operations while others work in real estate or rail services; still others are engaged in maintenance, police and security, administration or management activities. Port operating personnel are supported by a team at headquarters, who provide the planning, control and coordination necessary to ensure the efficiency and viability of port operations. Regardless of the position held, all National Harbours Board employees are committed to working together to keep Canada's commerce flowing.

LETTER TO THE MINISTER

To the Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport,
Ottawa


Dear Mr. Minister:

The National Harbours Board is pleased to submit its Annual Report for 1981.

The Corporation achieved record operating revenues and net income during the year. These increases reflect the continuing progress made by the National Harbours Board in achieving the objective of financial viability while, at the same time, offering improved service to the shipping community.

The success which the Corporation has enjoyed is largely due to the dedication of our employees, the loyalty of our customers, the diligence of the longshoring industry and the co-operation of our private sector partners. Without their efforts and the commitment of the Government to port development, the National Harbours Board would not be experiencing its present high level of performance.

Yours truly,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Pierre A. H. Franche". The signature is fluid and cursive, with a large initial "P" and "F".

Pierre A. H. Franche,
Chairman.

HIGHLIGHTS

000's except for return on fixed assets employed and employee data

	1981	1980
Financial Results		
Operating revenue	\$ 180,833	\$ 151,967
Net income	\$ 59,848	\$ 17,360
Funds provided by operations	\$ 71,463	\$ 57,319
Return on fixed assets employed	8.2%	2.5%

Financial Position at Year End

Working capital	\$ 107,231	\$ 161,121
Total assets	\$ 682,255	\$ 620,102
Long-term liabilities	\$ 528,994	\$ 529,801

Capital Expenditures

\$ 65,049	\$ 37,860
-----------	-----------

Traffic

Total metric tonnage through NHB ports	160,500	163,000
--	---------	---------

Employees

Average number of employees	1,766	1,777
-----------------------------	-------	-------

THE CHAIRMAN'S MESSAGE

In 1981, the National Harbours Board continued its pursuit of financial viability. Despite the generally depressed level of the economy, the Corporation achieved record results in the year just ended. Its operating revenues rose 19% over 1980 while its net income increased from \$17.4 million in 1980 to \$59.8 million in 1981.

It was very encouraging to repeat the positive performance of 1980 since, prior to that date, the National Harbours Board had a long history of annual losses. The results indeed reflect the dedication of management and staff who are now witnessing the effects of both the customer-service orientation and the planning and control measures implemented in the past few years. While 1981 represents the second consecutive year that the National Harbours Board has realized a positive net income, it is the fifth consecutive year that the Corporation has improved its operating results. The National Harbours Board faces the continuing need to generate funds in order to ensure the continuity of its ports. It is through the timely introduction of new facilities and the replacement of used assets that the Corporation expects to promote the advancement of international trade.

The increase in net income of \$42.5 million over 1980 must be put into perspective. While operations did generate approximately \$12 million in additional net income, the majority of the increase is due to large favourable shifts in both interest income and interest expense. Interest income increased by approximately \$10 million over 1980 as a result of an increased investment base and higher yields. Interest expense decreased by approximately \$18 million from the 1980 level as a result of the reorganization of the Corporation's debt, which became effective on January 1, 1981.

I am particularly pleased to report that, for the first time in the history of the National Harbours Board, all fifteen ports recorded a positive net income. This compares to only nine of fifteen ports which attained positive results in 1980. Thirteen of the fifteen ports improved their bottom-line performance in 1981. The excellent results are due, in large part, to the efficiency of the National Harbours Board staff throughout the system who have handled the workload despite a marginal reduction in total manpower.

During 1981, the National Harbours Board placed an emphasis on staff development and modifying its organization structure to meet the challenges of the future.

The National Harbours Board held its first Senior Port Management Course in October. For eleven days, a group of 25 senior managers from National Harbours Board ports, Harbour Commissions and the Canadian Marine Transportation Administration of Transport Canada met to exchange ideas with marine experts from Canada, the United States and the United Kingdom. This program was intended to enable management to deal more effectively with such issues as the changing environment, sophisticated technology, altered shipping patterns and increased competition. This course will become an annual event.

An in-depth study of the role and organization of headquarters resulted in changes to the organization which should improve the internal decision-making process.

The National Harbours Board experienced a favourable labour relations climate in 1981. As a result of a positive union/management attitude, only a minimal number of person days were lost as a result of the one strike which did occur. While not directly employed by the National Harbours Board, the stevedores once again provided the ports with the labour stability required to achieve record

results. The positive climate has resulted largely from the mutual trust developed between National Harbours Board management, the Maritime Employers Associations and the various unions.

During the year, the Corporation embarked upon energetic development plans which resulted in capital expenditures of \$65 million. Approximately two-thirds of the funds provided by operations were channelled back into the Corporation in the form of capital expenditures.

The National Harbours Board's involvement in one project in particular reflects the innovative nature of its employees. During 1981, the Corporation committed itself to a joint undertaking with private industry, at the Port of Prince Rupert. As part of the development of a bulk coal facility at Ridley Island, the National Harbours Board will contribute \$23.0 million as its equity share of Ridley Terminals Inc., a corporation formed with Federal Commerce and Navigation Ltd. to construct and operate the terminal facilities.

During 1981, Mr. J.H.W. Cavey retired as a member of the Board. His contribution as a Board member to the development of the Corporation is very much appreciated. At the same time, I would like to welcome Mrs. Marian Robson, a resident of Vancouver, as a member of the Board.

On behalf of the Board, I would like to thank our employees, our customers, our private sector partners and the longshoring industry for their significant contributions in 1981.



Pierre A.H. Franche,
Chairman

OUR PEOPLE MAKE OUR PORTS



Port operating techniques and management practices have been evolving very rapidly in the past decade. Today's port personnel at all levels must cope with the complexities of an ever-changing environment, significant technological advancements and the buoyant nature of international trade. Yet, despite these factors, the National Harbours Board continues to improve both its level of service and financial performance. Clearly, the success of the National Harbours Board is due largely to the efforts of its employees in responding to such challenges.

Over the past five years, the productivity of National Harbours Board employees has increased dramatically. While operating revenues have more than doubled since 1976, the average number of employees has dropped from

2,208 to 1,766. Salaries and employee benefits as a percentage of operating revenue have decreased from 42.0% in 1976 to 26.7% in 1981. Tonnes per employee have increased from 57,518 in 1976 to 90,883 in 1981.

Why has employee productivity increased so significantly over the past five years? There is no single answer to this question; rather, a number of factors have contributed to this trend. A review of the following accomplishments of 1981 should serve to provide some of the answers to this question.

A COMMITMENT TO PROFESSIONAL DEVELOPMENT

The National Harbours Board promotes the idea of professional development for all its personnel. In recognition of the importance of continuing education, the National Harbours Board encourages employees to undertake studies in work-related fields on their own time. The Corporation reimburses course fees upon successful completion of each course.

During the year, the National Harbours Board held its first Senior Management Course entitled "Managing Tomorrow's Challenges in Harbour Administration". This course was developed in order to further the understanding of the "profession" of port administration. It is the dynamic nature of the industry which led senior executives of National Harbours Board to search for a way to supplement the existing professional development activities of its managers and others connected with the port industry. The course was held from October 4-16, 1981, when 25 senior officials involved in port administration met at the Transport Canada Training Institute in Cornwall, Ontario to exchange views with faculty and guest speakers. Topics discussed included the relationship of ports and urban

communities, the impact of port development on the environment, a comparison of port organizations and policies, business planning and decision-making, Maritime law, economic and technological changes affecting the ports industry and the future of shipping. The success of this course has led to the planning of future such sessions.

In April, 1981, National Harbours Board finance managers held their third annual financial seminar at the Transport Canada Training Institute. The seminar provided managers from across the country with an opportunity to meet and discuss issues of mutual concern. On the second day of this event, participants were escorted on a tour of the Port of Montreal.

During the week of December 7-11, 1981, the Directors in charge of the National Harbours Board police port detachments and senior officers gathered in Ottawa for the 13th Annual Conference of Senior Officials. Since their inception, these conferences have played a major role in formulating police force policy.

A REORIENTATION OF THE CORPORATION

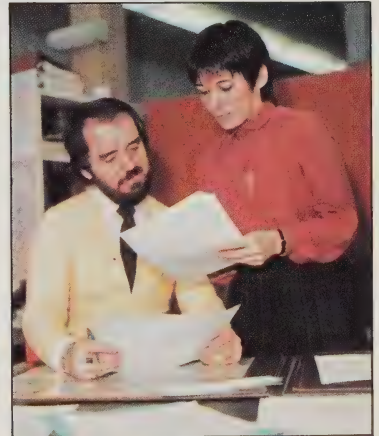
During 1981, the National Harbours Board restructured its headquarters organization in order to resemble more closely that of a commercially-oriented business enterprise.

As part of this reorientation, the Board realigned the responsibilities of the Marketing Branch. The revised headquarters organization is intended to complement the marketing efforts at the port level. It combines the elements of market research, pricing and market development into a co-ordinated program. Management is confident that increased market



intelligence, competitive pricing and market oriented port project appraisal will ensure the timely development and expansion of port facilities to meet the future importing and exporting demands of shippers and carriers. At the same time, the activity at headquarters will provide a total systems approach to port development by identifying the relative marketing strengths of all National Harbours Board ports in order to optimize the business opportunities at each facility.

During the year, the Marketing Branch completed a major study of door-to-door transportation costs. The results revealed that Canadian ports, in general, are very competitive with U.S. ports and that National Harbours Board port charges represent only a small portion of the total transportation





for the improvement of the operational and financial performance of the grain elevator in Halifax and the formulation of the Ridley Island coal terminal agreement in Prince Rupert.

A POSITIVE CLIMATE FOR LABOUR RELATIONS

The National Harbours Board is concerned about employee relations with all its employees. It has a total unionized work force of over 1,100 employees and a total exempt work force of approximately 500 employees. The permanent employees are supplemented by casual employees who are engaged as required.

Representing the unionized employees are 25 bargaining units represented by eleven bargaining agents. During 1981, 11 collective agreements expired, which represented 27% of the Corporation's total unionized work force. A total of 14 collective agreements were signed, representing 65% of the employees requesting renewal of their collective agreement. Only 252 person-days were lost as a result of the one strike which did occur during the year.

The Human Resources Branch of National Harbours Board began studying all aspects of compensation for its exempt employees. A committee of 14 members, providing broad functional and geographical representation, was formed and trained in performing job evaluations. Some 450 positions were evaluated in 1981. Although considerable work remains to be done before a new salary structure can be implemented, remarkable progress was made because of the co-operative spirit of port management and the dedication of the committee members.

PEOPLE GENERATING PLANS FOR THE FUTURE

The Corporation always looks forward to providing its customers with more efficient service and facilities.



costs of most goods. Both these findings are encouraging from the perspective of the National Harbours Board.

Similarly, the Operations Division evolved during the year. The Division is responsible for the direction and supervision of the activities of the smaller ports and grain elevators towards achieving the financial, safety and other objectives as specified by corporate management. The Division also provides functional direction to the major ports and advice to management on all operational matters. Resulting from such teamwork were such operational accomplishments as the institution of vessel traffic management and regulations for the protection of the Second Narrows Bridge in Vancouver, the development of a plan

Consequently, a planning process, which features input from many perspectives, is required within the National Harbours Board. Fortunately, the Corporation possesses a team of individuals with diverse backgrounds, who are ever-conscious of competition and of improving their product. These people have generated the plans for capital construction which are presently being realized. In 1981, National Harbours Board planned and directed the construction of numerous capital projects. Some of the more important development accomplishments are explained hereafter.

At the Port of St. John's, the National Harbours Board reached agreement with Canadian National regarding an exchange of land which will facilitate modernization of Newfoundland Dockyards. This exchange will permit CN, with the financial support of the Government of Newfoundland, to construct three new ship repair berths and a synchro-lift marine elevator. These facilities are expected to provide as many as 150 new jobs to the region.

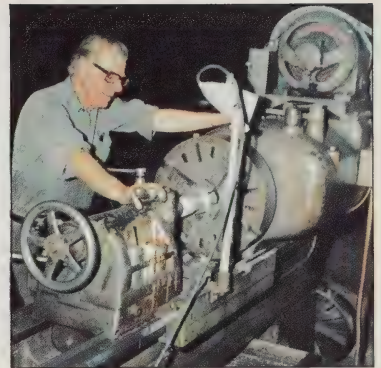
Construction of Halifax Container Terminal II progressed sufficiently during the year to permit operations to begin in November. Construction of this 305 metre single berth container facility began in 1978 and is expected to be completed by July, 1982. The cost of the facility will be approximately \$35.6 million with \$29.1 million being provided in the form of Federal Government grants and \$6.5 million being provided by a grant from the Province of Nova Scotia.

At the Port of Saint John, construction was completed on the \$5.2 million extension to the Long Wharf Terminal. This project provides the port with 87 metres of additional berthage and a two hectare open area for cargo transfer. This extension will help alleviate the chronic lack of economic, usable open storage space which has constrained the operations of the port in the past.



Construction was also completed on the \$12.6 million extension to Lower Cove Terminal. This project provides the Port of Saint John with 250 metres of additional berthage and 7.3 hectares of open area for cargo transfer. This extension will further improve the efficiency of the port in handling both import and export cargoes.

Construction began at the Port of Saint John on a bulk handling facility needed in 1983 to handle the substantial quantities of potash which will be mined at newly discovered mine sites near Sussex, New Brunswick. The \$22.4 million facility will include the creation of a land area of roughly seven hectares, the construction of a wharf and dredging to obtain suitable depth of water for berthing. The terminal is expected to be completed in the second half of 1983.





National Harbours Board continued its involvement with the development of the Old Port of Quebec. This project is a joint undertaking by the National Harbours Board, Parks Canada and Public Works Canada. The National Harbours Board has now completed the reconstruction of old wharves at a cost of \$10.1 million.

A number of important projects were at various stages of development at the Port of Montreal. Phase A of the expansion of Racine Terminal will be completed early in 1982 at a cost of approximately \$16.1 million. This project will provide the port with a container facility with three berths and 11.6 hectares of back-up land. This expansion will improve port operations and create economic benefits for the Montreal region.

The extension to Grain Elevator No. 4 involves the construction of additional concrete silos at a total cost of \$19.7 million. Completion in late 1982 will

create 112,000 tonnes of additional grain storage capacity. This will enable the port to recover the grain storage capacity which will be lost as a result of the impending closure of Grain Elevator No. 1 and also increase the grain exporting capacity of the port.

During 1981, rail foundations for the Task Terminal container cranes were installed along with the necessary electrical installations. The \$2 million project provided 220 metres of crane rail. The addition of two cranes by the operator has increased the capacity of the terminal.

Approval was received to expand Task Terminal through the development of sections 76-80 of the Port of Montreal. Phase I consists of extending the frontage of two berths by 70 metres and filling in an area in order to accommodate the terminal's expanding container throughput. The total estimated cost of this phase is \$3.4 million and completion is expected by the end of 1983.

Approval was also received for a program to improve the loading system of Grain Elevator No. 4. The program consists of the construction of three fixed towers, installation of three loading spouts and a 55 metre extension to the existing shipping gallery. Completion of the project is scheduled for 1983.

At Prescott Elevator, work commenced on Phase I of the modification and expansion of the dust control system to meet new Labour Canada standards. This program will be completed in the fall of 1982 at a cost of approximately \$2.3 million.

A number of new projects are under construction at the Port of Vancouver. Work commenced on Phase II of the development of the Roberts Bank facility. This two-year, \$48 million project will provide the terminal with the capacity to handle growing levels of dry bulk exports.

Work continued on a major \$3.5 million repaving program at Centennial Terminal. The repaving will upgrade the design capacity of the pavement to enable it to withstand modern cargo-handling wheel loads. The project will be completed in 1982 and should substantially extend the useful life of this facility. Early in 1982, approval was received for a second container crane at Centennial Terminal.

Treasury Board approval in the amount of \$11.7 million was received for an expansion of Vanterm. This consists of acquisition of a third container crane and construction and upgrading of back-up area for container storage. Upon completion of the expansion program, the Vanterm cargo capacity will be 1,520,000 tonnes, an increase of 31% over current capacity.

Construction began on a \$3.3 million expansion to the Lynnterm Forest Products Terminal. The expansion will provide an additional 5,574 square metres of shedded cargo area and an additional 1.6 hectares of open storage area. The expansion is expected to be completed by the end of 1982.

Construction progressed on two large projects at Ridley Island, Port of Prince Rupert. Site clearing commenced in late 1981, for a \$48.3 million project involving the construction by National Harbours Board of the infrastructure for a coal terminal, including site preparation, road access and water supply. Phase I of the coal terminal program will have an initial storage capacity to handle a maximum annual throughput of approximately twelve million tonnes. National Harbours Board will also contribute \$23.0 million in equity to a joint undertaking with private industry, formed to construct and operate the terminal facilities. It is expected that the first coal will be loaded onto vessels early in 1984.

Also at Ridley Island, construction of the infrastructure for the first stage of a grain terminal continued and work is expected to be completed in 1984. The



total estimated cost to National Harbours Board for this project is \$32.6 million and includes site preparation, rail access and supply of services. The prepared site will be turned over to a consortium of grain companies for construction of the grain terminal. This terminal will have storage capacity of 217,500 tonnes and an annual maximum throughput capacity of 3.125 million tonnes.

In the course of the year, three major planning studies were launched. These studies involved the Port of St. John's/Avalon Peninsula, the Port of Montreal and the Port of Vancouver. The first study is being carried out with the participation of Transport Canada. Results of these three studies are expected in 1982.

Clearly, all National Harbours Board accomplishments are due to the effort and dedication of its personnel and customers. Indeed, our people make our ports!



FINANCIAL REVIEW

The following review includes comments and data regarding the financial position and results of operations for the years 1977 to 1981. It should be read in conjunction with the Financial Statements and Notes to the Financial Statements.

For the second consecutive year, the National Harbours Board established new records of profitability and operating revenue. These accomplishments are especially significant when compared to the performance of the Canadian economy over the same period.

NET INCOME

Net income increased from \$17.4 million in 1980 to \$59.8 million in 1981. (See Figure 1) The increase is due to three significant factors:

- 1) Port operations generated an additional \$11.7 million in operating income. The gross margin percentage (operating income as a percentage of operating revenue) improved from 12.4% in 1980 to 16.9% in 1981.
- 2) An increase in the Corporation's investment base and exceptionally high yields throughout the year generated an improvement of \$9.9 million in interest income over 1980.
- 3) The restructuring of the Corporation's long-term debt authorized by Order in Council (P.C. 1981-117) dated January 15, 1981, resulted in a reduction in interest expense of \$18.4 million when compared to 1980. The details of the long-term debt are shown in Note 9 to the Financial Statements.

RETURN ON FIXED ASSETS EMPLOYED

As a result of the improvement in net income, the return on fixed assets employed increased to 8.2% in 1981 from an unacceptable level of 2.5% in 1980. (See Figure 2) Despite the seemingly high level of net income, return on fixed assets employed is only beginning to reach an acceptable level since National Harbours Board's operations are so capital intensive.

OPERATING REVENUE

National Harbours Board's operating revenue increased \$28.9 million or 19% in 1981 when compared to 1980. (See Figure 3) Increases were achieved at 13 of the 15 ports. In terms of absolute dollars, the biggest increases were

Figure 1: NET INCOME (LOSS) BEFORE SPECIAL AND EXTRAORDINARY ITEMS

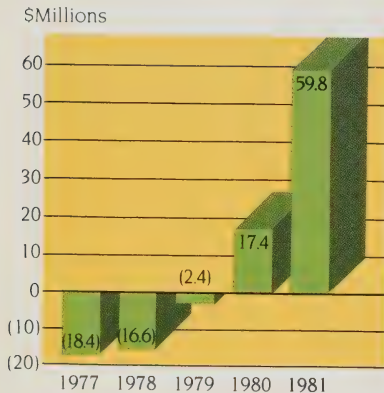
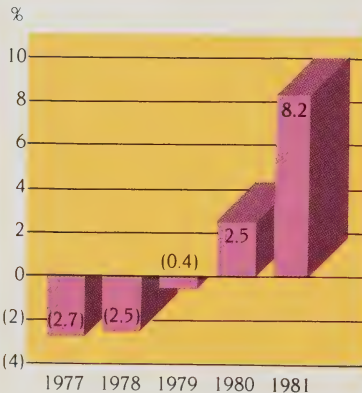
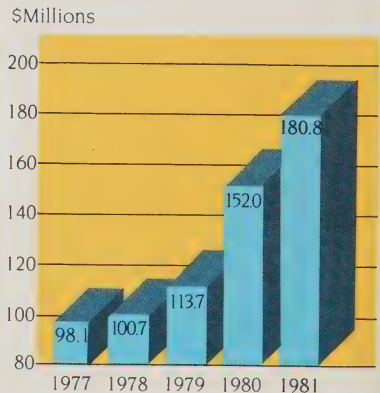


Figure 2: RETURN ON FIXED ASSETS EMPLOYED



Note: This measure relates net income (loss) before special and extraordinary items to the average cost of fixed assets for the year.

Figure 3: OPERATING REVENUE



achieved at the largest ports. The Port of Vancouver's operating revenue increased \$12.9 million while the Port of Montreal's increased \$4.8 million. The Port of Vancouver's exceptional performance resulted, to a large extent, from increased activity in its terminal operations, particularly at the Vanterm and Centennial facilities.

In percentage terms, the performances of some of the other ports were noteworthy. The Port of Churchill rebounded from an exceptionally poor year in 1980 to post a 70% increase in operating revenue. The Port of Halifax overcame the loss of two container lines and ended the year with approximately 40% more operating revenue than in 1980. The Port also managed to attract a major new shipping line, Polish Ocean Lines, in 1981. Due to an almost 50% increase in grain throughput over 1980, Prescott Elevator increased its revenue

by approximately 40%. The Port of St. John's achieved an increase in operating revenue of approximately 30%, due predominantly to increased real estate revenue resulting from revisions to operating leases based on updated property appraisals.

Increases in operating revenue in the range of 15-20% were achieved at the Ports of Saint John, Sept Iles, Quebec, Vancouver and Prince Rupert and at Port Colborne Elevator. At all of these locations except Sept Iles, the increases were due to a general rise in the level of activity. At the Port of Sept Iles, the increase was due to the unexpected transfer of coal from lakers to ocean-going vessels. This traffic more than offset the decrease in petroleum and general cargo caused by the general decline in economic activity in the region. It is significant to note that terminal licensing agreements were

implemented in Halifax and Saint John which resulted in improved results for common user and shedded terminals at those ports.

TONNAGE

In 1981, total tonnage amounted to 160.5 million tonnes (See Figure 4). This represented a decline of 1.5% from the record level established in 1980. Marginal tonnage increases were achieved for both containers and bulk commodities other than grain. Both grain and other general cargo suffered decreases in tonnage of approximately 8%. The composition of 1981 tonnage is shown in Figure 5.

Figure 4: TOTAL TONNAGE

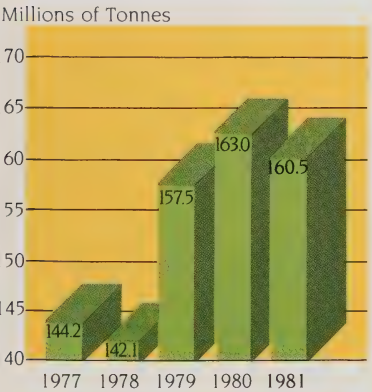


Figure 5: COMPOSITION OF 1981 TONNAGE

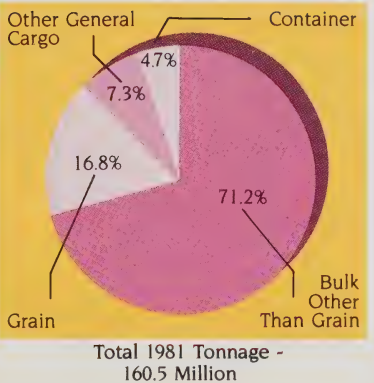
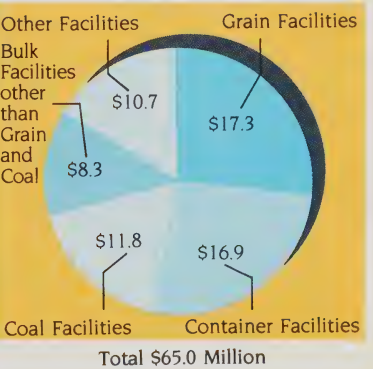


Figure 6: NATURE OF 1981 FIXED ASSET ADDITIONS



EXPENSES

Operating expenses in total increased by 12.9% in 1981, which is almost exactly in line with the overall level of inflation in Canada during the year. Among the major components of cost, purchased services increased by 21.5%, which reflected an increase in stevedoring expenses. Energy and utilities increased by 22%, which is explained by the large price increases absorbed during the year.

Depreciation decreased by \$4.1 million from 1980. The decrease is largely due to the fact that in 1980 the Board increased its depreciation 47% over the 1979 level in order to reflect the re-evaluation of the expected useful lives of the Board's fixed assets. In 1981, it was not necessary to record such accelerated depreciation. In addition, the settlement of the Halterm legal

case at the Port of Halifax resulted in a reversal of depreciation in the amount of \$1.26 million, which had been expensed in prior years.

In the other expense category, a \$3.7 million gain on disposal of fixed assets was realized by the Port of Quebec when it transferred land and buildings to Public Works Canada for the Vieux Port Project.

CAPITAL EXPENDITURES

During the year, National Harbours Board invested \$65 million in capital expenditures. (See Figure 6) These fixed asset additions were funded by working capital in the amount of \$47.4 million and grants in the amount of \$17.6 million. There was no need to borrow funds in 1981. The year's net additions have increased the total cost of the

Board's fixed assets to \$752 million. The more significant capital projects which were underway during 1981 have been described in the previous section of this report.

EMPLOYEE DATA

The average number of employees decreased marginally from 1,777 in 1980 to 1,766 in 1981. (See Figure 7) This factor, when considered in conjunction with employee output, resulted in a slight decrease in the Board's measures of employee productivity. The figure reflecting salaries and employee benefits as a percentage of operating revenue decreased to 26.7% in 1981 as compared to 28.1% in 1980. (See Figure 8) Tonnes per employee has improved 35% when compared to 1977 but has decreased marginally when compared to 1980 (See Figure 9).

Figure 7: AVERAGE NUMBER OF EMPLOYEES

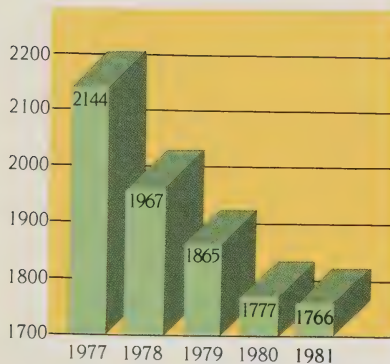


Figure 8: SALARIES AND EMPLOYEE BENEFITS AS A % OF OPERATING REVENUE

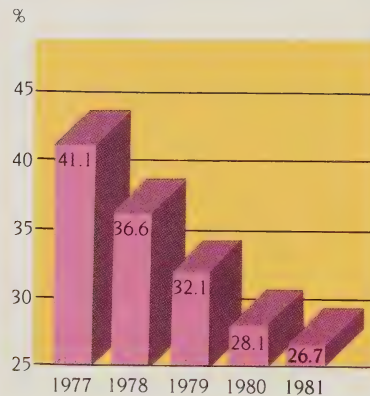
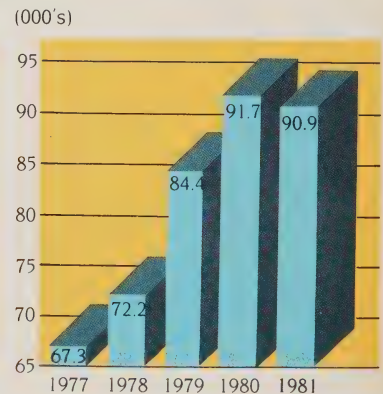


Figure 9: TONNES PER EMPLOYEE



FINANCIAL STATEMENTS

National Harbours Board
(Established by the National Harbours Board Act)

BALANCE SHEET

as at December 31, 1981
(\$000's)

	1981	1980
ASSETS		
Current		
Cash	\$ 1,749	\$ 3,932
Investments (market value: 1981 - \$120,286 1980 - \$167,150)	120,160	173,513
Accounts receivable	30,134	25,306
Materials and supplies	2,133	2,203
	154,176	204,954
Long-term		
Investments (market value: \$66,142) (Note 2)	81,778	-
Amounts receivable (Note 3)	6,848	7,155
Investment in Ridley Terminals Inc. (Note 4)	24	-
	88,650	7,155
Fixed (Note 6)		
Land and harbour facilities	752,415	715,264
Less: accumulated depreciation	312,986	307,271
	439,429	407,993
	\$ 682,255	\$ 620,102
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 7)	\$ 34,948	\$ 29,478
Grants in lieu of municipal taxes	11,997	14,355
	46,945	43,833
Long-term		
Accrued employee benefits	8,451	7,863
Financing provided by province (Note 8)	20,793	21,599
Loans from Canada (Note 9)	499,750	500,339
	528,994	529,801
	575,939	573,634
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	349,361	349,361
Deficit	(243,045)	(302,893)
	106,316	46,468
	\$ 682,255	\$ 620,102

Approved by the Board:



Chairman



Vice-Chairman

National Harbours Board
**STATEMENT OF INCOME
AND DEFICIT**
for the year ended December 31, 1981
(\$000's)

	1981	1980
Revenue		
Harbour services	\$ 45,040	\$ 37,675
Grain services	29,038	25,993
Cargo handling services	58,426	47,261
Rentals	30,362	27,095
Shipping services and other	17,967	13,943
	180,833	151,967
Expenses		
Salaries and employee benefits	48,340	42,645
Purchased services	60,929	50,159
Energy and utilities	6,417	5,259
Depreciation	14,023	18,097
Grants in lieu of municipal taxes	9,864	9,068
Other	10,749	7,916
	150,322	133,144
Operating income	30,511	18,823
Other income (expense)		
Interest income	28,452	18,553
Interest expense	(2,204)	(20,564)
Gain (loss) on disposal of fixed assets	3,089	(2)
Gain on disposal of investments	—	550
	29,337	(1,463)
Net income	59,848	17,360
Deficit at beginning of the year	(302,893)	(320,253)
Deficit at end of the year	\$(243,045)	\$(302,893)

**STATEMENT OF
CONTRIBUTED CAPITAL**
for the year ended December 31, 1981
(\$000's)

Balance at beginning of the year	\$ 349,361	\$ 350,872
Adjustment to contributed capital (Note 10)	—	(1,511)
Balance at end of the year	\$ 349,361	\$ 349,361

National Harbours Board
**STATEMENT OF
 CHANGES IN FINANCIAL
 POSITION**

for the year ended December 31, 1981
 (\$000's)

	1981	1980
Funds provided		
Operations		
Net income	\$ 59,848	\$ 17,360
Items not requiring an outlay of funds		
Loan interest deferred	-	20,564
Depreciation	14,023	18,097
(Gain) loss on disposal of fixed assets	(3,089)	2
Other	681	1,296
	<u>71,463</u>	<u>57,319</u>
Loans from Canada	-	22,756
Capital grants	17,613	4,761
Proceeds on disposal of fixed assets	4,973	202
Other	307	447
	<u>94,356</u>	<u>85,485</u>
Funds employed		
Additions to fixed assets	65,049	37,860
Reduction of debt to province	806	1,434
Loans from Canada currently payable	589	546
Reduction in contributed capital	-	1,511
Investment in Ridley Terminals Inc.	24	-
	<u>66,468</u>	<u>41,351</u>
Government of Canada bonds presented as long-term investments	81,778	-
	<u>148,246</u>	<u>41,351</u>
(Decrease) increase in working capital	(53,890)	44,134
Working capital at beginning of the year	161,121	116,987
Working capital at end of the year	\$ 107,231	\$ 161,121

National Harbours Board
**NOTES TO THE
FINANCIAL STATEMENTS**
December 31, 1981

1. Significant accounting policies

(a) Financial statements

The financial statements of the National Harbours Board include the accounts of all the ports and other facilities under its administration.

(b) Investments

Funds are invested in Government of Canada direct and guaranteed securities which are shown at amortized cost, with premiums or discounts amortized over the periods to maturity.

(c) Fixed assets and depreciation

Assets are recorded at cost except for those transferred to the Board from the Crown which are recorded at values established at the time of transfer (appraisal or fair market value). Grants towards capital projects received from the Crown (which are not capital contributions) and third parties are credited directly against the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated on the straight-line method for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

(d) Pension costs

All permanent employees of the Board are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Board. These contributions represent the total liability of the Board and are recognized in the accounts on a current basis.

(e) Insurance

The Board assumes substantially all risks against fire and general perils, as well as for workmen's compensation claims. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the year incurred.

(f) Grants in lieu of municipal taxes

Grants in lieu of municipal taxes are based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

(g) Employee benefits

The Board accrues in its accounts annually the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with Board policy.

2. Long-term investments

Commencing in the financial year ended December 31, 1981, the Board has concluded that the funds invested in Government of Canada bonds are not intended to meet expenditure requirements within the following financial year, and accordingly, they have been presented as non-current assets.

3. Long-term amounts receivable

Long-term amounts receivable resulting from sales of fixed assets become due over periods from one to 26 years at interest rates varying from 5 1/4% to 8%.

4. Investment in Ridley Terminals Inc.

Order in Council (PC 1981-3669) dated December 18, 1981 authorized the National Harbours Board to enter into a joint undertaking with Federal Commerce and Navigation Ltd. for the development, management and operation of a coal terminal facility on Ridley Island at the Port of Prince Rupert. On December 23, 1981, the Board acquired, at a cost of \$24,000, 90% of the issued common (voting) shares and 900 class A preferred (non-voting) shares of Ridley Terminals Inc., a company incorporated on December 18, 1981 under the Canada Business Corporations Act for that purpose.

The Board is also committed to purchase additional shares for up to \$23,021,400 of Ridley Terminals Inc., in accordance with the Pre-incorporation Agreement of December 17, 1981.

5. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The Saint John Harbour Bridge Authority is indebted in the amount of \$14,612,000 (1980 - \$14,687,000) to the Board which in turn is indebted to the Government of Canada by the same amount, in accordance with the provisions of Vote L106b, Appropriation Act. No. 7, 1967, 1967-68, c.8. The interest and repayment terms of the parliamentary advances to the Board are identical to those of the debentures of the Authority. Under the terms of the agreement between the Government of Canada and the Authority, the Government has, in effect, guaranteed the repayment of both principal and interest on the debentures. Therefore, both the debentures receivable and advances and loans payable to the Government have been offset against each other and are not reflected as a separate asset and liability on the balance sheet. Interest income and expense of \$1,002,000 (1980 - \$1,007,000) have been similarly offset and do not appear in the Statement of Income and Deficit.

On July 9, 1981, Treasury Board agreed to the transfer of the responsibility for the administration of the indebtedness of the Saint John Harbour Bridge Authority as well as the equivalent loan payable to the Government of Canada Department of Finance from the accounts of the National Harbours Board to Transport Canada. As at December 31, 1981, this transfer had still to be completed.

6. Fixed assets

(a) Summary

	Rate of depreciation	(\$000's)			
			1981		1980
		Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
Land	-	\$ 112,268	\$ -	\$ 112,268	\$ 104,235
Dredging	2.5-6.7%	35,422	20,874	14,548	13,387
Berthing structures	2.5-10%	259,726	128,385	131,341	114,742
Buildings	2.5-10%	147,275	79,300	67,975	68,567
Utilities	3.3-10%	32,056	13,575	18,481	16,905
Roads and surfaces	2.5-10%	43,207	20,560	22,647	20,110
Machinery and equipment	5-100%	64,542	48,926	15,616	16,421
Office furniture and equipment	20%	1,601	1,366	235	136
Works under construction	-	56,318	-	56,318	53,490
		<u>\$ 752,415</u>	<u>\$ 312,986</u>	<u>\$ 439,429</u>	<u>\$ 407,993</u>

(b) Land transfer

In 1979, the Board effected a land transfer with Canada Mortgage and Housing Corporation and, as at December 31, 1981, had still to transfer eight acres of land valued at \$1,204,000 in order to complete the transaction. The cost of the land not yet transferred has not been relieved from the accounts and the related liability of \$1,204,000 is included in accounts payable.

(c) Capital grants

During the year, the Board received capital grants from the Federal Government towards the construction of capital projects totalling \$17,613,000 (1980 - \$4,656,000). These grants have been credited directly against the cost of related fixed assets. Included in the \$17,613,000 is an amount of \$3,076,000 which represents settlement of a Federal court judgement in connection with a property at the Port of Halifax.

7. Accounts payable and accrued liabilities

Included in accounts payable and accrued liabilities are amounts for deferred revenues and for the current portion of long-term liabilities.

	(\$000's)	
	1981	1980
Deferred revenues	\$5,387	\$3,998
Current portion of long-term liabilities	\$1,733	\$2,011

8. Financing provided by province

Under an agreement dated July 13, 1972, the Province of New Brunswick advanced \$25,000,000 to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by the Board.

Until the non-interest bearing investment is repaid, the Province will receive 50% of the net operating income of the terminal, under the terms of an agreement dated January 1, 1976.

9. Loans from Canada

	(\$000's)	
	1981	1980
Loans bearing interest at 6.25% to 12.43% with blended annual principal and interest repayment requirements of \$2,745,000 and maturing December 31, 2000	\$25,138	\$25,684
Less: current portion	589	546
	24,549	25,138
Non-interest bearing loans with indefinite due date	317,739	317,739
Accrued interest on loans not due and payable	157,462	157,462
	\$499,750	\$500,339

Principal repayment requirements over the next five years amount to \$588,920 in 1982, \$635,677 in 1983, \$686,460 in 1984, \$741,646 in 1985 and \$801,651 in 1986.

10. 1980 Adjustment to Contributed Capital

In 1973, an amount of \$1,510,534 provided by a lessee towards the cost of a new container terminal was recorded as contributed capital. In 1980, a judgement was rendered which required that this amount be repaid to the lessee. This amount was transferred from contributed capital and included in accounts payable.

11. Contingencies

(a) Claims aggregating approximately \$17,000,000 in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Board's property and sundry other matters in dispute have been received by the Board but are not reflected in the accounts. In the opinion of the Board, its position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

(b) The Board is aware of cracks in some pilings in one of the piers at a port. The extent of any future costs which may be incurred, and the extent to which these costs will be recovered, cannot be reasonably estimated at this time.

12. Capital expenditure commitments

Contractual obligations for the completion, construction and purchase of fixed assets are estimated at \$90,815,000. Of this amount, it is estimated that \$59,512,000 will be expended in the year ending December 31, 1982 and the balance in subsequent years.

On January 18, 1982 the Board entered into an agreement with Ridley Terminals Inc. for the construction of the infrastructure for the coal terminal facility on Ridley Island. The cost of this construction is estimated at \$48,300,000.

Additionally, Ridley Terminals Inc. will enter into various contracts for the construction of the coal terminal facility. As at February 18, 1982, the value of these contracts approximates \$45,000,000. Ridley Terminals Inc. has made arrangements with its bankers for financing 80% of the cost of the facility and any operating short-fall to a combined maximum of \$265,000,000.

13. Subsequent event

The Minister of Transport has introduced legislation known as the Canada Ports Corporation Act, which was tabled for first reading in the House of Commons on February 1, 1982. This bill, C-92, if passed, will include amendments to the National Harbours Board Act. Certain of these amendments will have the effect of providing for the creation of local port corporations with a high degree of autonomy in the management of their facilities.

AUDITOR'S REPORT

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of the National Harbours Board as at December 31, 1981 and the statements of income and deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Board as at December 31, 1981 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Board, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kenneth MacKay', is written over a horizontal line.

Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
February 18, 1982

FIVE-YEAR REVIEW

(millions except for traffic, employees and ratios)

	1981	1980	1979	1978	1977
Results of Operations					
Operating revenue	\$ 180.8	\$ 152.0	\$ 113.7	\$ 100.7	\$ 98.1
Operating expenses	150.3	133.2	111.6	106.5	106.0
Operating income (loss)	30.5	18.8	2.1	(5.8)	(7.9)
Other income (expense) - net	29.3	(1.4)	(4.5)	(10.8)	(137.3)
Net income (loss)	59.8	17.4	(2.4)	(16.6)	(145.2)
Funds provided by operations	71.5	57.3	28.2	17.0	14.5
Financial Position at Year End					
Working capital	\$ 107.2	\$ 161.1	\$ 117.0	\$ 111.9	\$ 100.1
Fixed assets - at cost	752.4	715.3	685.9	647.7	700.4
Total assets	682.3	620.1	568.8	526.3	539.6
Equity (Deficit) of Canada	106.3	46.5	30.6	33.0	(274.9)
Capital Expenditures (by source of funding)					
Working capital	\$ 47.4	\$ 10.3	\$ 25.3	\$ 1.9	\$ 6.1
Loans	—	22.8	21.3	28.8	18.0
Grants	17.6	4.8	5.8	7.8	1.4
Interdepartmental transfers	—	—	5.7	—	—
Total	\$ 65.0	\$ 37.9	\$ 58.1	\$ 38.5	\$ 25.5
Metric Tonnage through NHB Ports					
Grain	27.0	29.2	21.4	22.5	21.3
Bulk other than grain	114.2	113.7	117.0	101.4	104.0
Container	7.5	7.2	7.1	6.6	6.3
Other general cargo	11.8	12.9	12.0	11.6	12.6
Total	160.5	163.0	157.5	142.1	144.2
Traffic					
Vessel arrivals	33,031	35,854	35,438	37,452	38,062
Employees					
Average number of employees	1,766	1,777	1,865	1,967	2,144
Ratios					
Return on fixed assets employed	8.2%	2.5%	(0.4%)	(2.5%)	(2.7%)
Operating revenue/tonne	\$ 1.13	93c	72c	71c	68c
Tonnes/employee	90,883	91,728	84,450	72,242	67,257

The Board consists of four members: a Chairman, a Vice-Chairman, and two Members. They are appointed by the Governor-in-Council for a period of 10 years. The Chairman is the Chief Executive Officer of the National Harbours Board.

The Board is accountable to Parliament through the Minister of Transport.

Each port has a General Manager who is responsible for managing NHB activities within the port. The grain elevators of Prescott and Port Colborne have Superintendents of Operations.

Twelve of the ports are served by Port Authorities established by the Minister commencing in 1971 as advisory bodies to the Minister. Each Port Authority is headed by a Chairman.

National Office is located in Ottawa. It is responsible for the planning, coordination, reporting and controllership functions of the National Harbours Board on an overall basis and for providing advice to the Board on specific projects as required.

Le Conseil se compose de quatre membres: un président, un vice-président et deux membres. Ils sont nommés par le gouverneur général en conseil pour un mandat de dix ans. Le président est aussi le Chef de la direction du Conseil des ports nationaux.

Le Conseil rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Chaque port a un directeur général qui est chargé de la direction des activités du C.P.N. à l'intérieur du port. Les élévateurs à grains de Prescott et de Port Colborne relèvent d'un surintendant des opérations. Parmi les ports relevant du C.P.N., douze ont des administrations portuaires établies par le Ministre depuis 1971 comme organismes consultatifs répondant au Ministre. Chaque administration portuaire est dirigée par un président.

Le siège social est situé à Ottawa. Il est chargé des fonctions générales de coordination, de planification, d'information et de contrôle pour l'ensemble du Conseil des ports nationaux et il lui incombe de conseiller au besoin le Conseil sur des projets particuliers.

THE NATIONAL HARBOURS BOARD/ LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

P.A.H. Franche
Chairman/Président

J. Auger
Vice-Chairman/Vice-président

Dr. S.H. Weyman
Member/Membre

Mrs. M. Robson
Member/Membre

R.S. Tower
Corporate Secretary/
Secrétaire de la Société

EXECUTIVE OFFICERS/LA HAUTE DIRECTION

P.A.H. Franche
President and Chief Executive Officer/
Président et Chef de la direction

D.N. Morrison
Vice-President, Operations/
Vice-président aux opérations

J. Auger
Senior Vice-President/
Premier vice-président

R.S. Tower
Vice-President, Law & Corporate
Secretary/
Vice-président aux services légaux et
secrétaire de la Société

F. Godbout
Vice-President, Finance/
Vice-président aux finances

NATIONAL OFFICE/SIÈGE SOCIAL

Tower A, Place de Ville
320 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Tel: (613) 996-6400

Tour A, Place de Ville
320, rue Queen
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Tél: (613) 996-6400

Port/Elevator	General Manager/ Superintendent	Port Authority Chairman	
Port/Élévateur	Directeur général/ Surintendant	Président de l'Administration portuaire	
St. John's (Nfld.)	D. Fox	R.W. Innes	1. Port of St. John's P.O. Box 6178 St. John's, Nfld. A1C 5X8 Tel: (709) 737-4664
Halifax	R.V. Beck	G.E. Simmons	2. Port of Halifax Ocean Terminals P.O. Box 336 Halifax, N.S. B3J 2P6 Tel: (902) 426-3643
Saint John (N.B.)	G.C. Moulard	F.G. Elkin	3. Port of Saint John P.O. Box 6429 Station A Saint John, N.B. E2L 4R8 Tel: (506) 648-4869
Belledune	N.A.	N.A.	4. Port of Belledune c/o Port of Saint John P.O. Box 6429 Station A Saint John, N.B. E2L 4R8 Tel: (506) 648-4869
Sept-Îles	S. Tremblay	A. Lapointe	5. Port de Sept-Îles C.P. 280 Sept-Îles, Québec G4R 4K5 Tél: (418) 968-1231
Chicoutimi	Y. Hébert	Vacant	6. Port de Chicoutimi C.P. 760 Chicoutimi, Québec G7H 5E1 Tél: (418) 543-0263
Baie des Ha! Ha!	Y. Hébert	Vacant	7. Port de la Baie des Ha! Ha! a.s. du Port de Chicoutimi C.P. 760 Chicoutimi, Québec G7H 5E1 Tél: (418) 543-0263
Québec	H. Allard	J.P. Biron	8. Port de Québec C.P. 2268 Québec, Québec G1K 7P7 Tél: (418) 694-3558
Trois-Rivières	P. Alain	M. Germain	9. Port de Trois-Rivières C.P. 999 Trois-Rivières, Québec G9A 5K2 Tél: (819) 378-3939
Montréal	N. Beshwaty	R. Boyer	10. Port de Montréal Édifice du Port de Montréal Cité du Havre Montréal, Québec H3C 3R5 Tél: (514) 283-7042
Prescott	R.E. Bailey	N.A.	11. Prescott Elevator P.O. Box 520 Prescott, Ontario K0E 1T0 Tel: (613) 925-4228
Port Colborne	R. Fisher	N.A.	12. Port Colborne Elevator P.O. Box 129 Port Colborne, Ontario L3K 5V8 Tel: (416) 834-3644
Churchill	D. Figurski	K. Rawlings	13. Port of Churchill P.O. Box 217 Churchill, Manitoba R0B 0E0 Tel: (204) 675-8823
Vancouver	F.J.N. Spoke	G. McPherson	14. Port of Vancouver 1900-200 Granville Street Vancouver, B.C. V6C 2P9 Tel: (604) 666-3226
Prince Rupert	K.R. Krauter	W.J. Scott	15. Port of Prince Rupert P.O. Box 730 Prince Rupert, B.C. V8J 3S1 Tel: (604) 627-7545

PROFIL DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

(en millions sauf les ratios et les
données sur le trafic et l'effectif)

	1981	1980	1979	1978	1977
Résultats de l'exploitation					
Revenus de l'exploitation	\$ 180,8	\$ 152,0	\$ 113,7	\$ 100,7	\$ 98,1
Dépenses de l'exploitation	150,3	133,2	111,6	106,5	106,0
Bénéfice (perte) de l'exploitation	30,5	18,8	2,1	(5,8)	(7,9)
Autres revenus (dépenses) - net	29,3	(1,4)	(4,5)	(10,8)	(137,3)
Bénéfice net (perte)	59,8	17,4	(2,4)	(16,6)	(145,2)
Fonds provenant de l'exploitation	71,5	57,3	28,2	17,0	14,5
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	\$ 107,2	\$ 161,1	\$ 117,0	\$ 111,9	\$ 100,1
Immobilisations au coût	752,4	715,3	685,9	647,7	700,4
Total de l'actif	682,3	620,1	568,8	526,3	539,6
Avoir (déficit) du Canada	106,3	46,5	30,6	33,0	(274,9)
Dépenses d'immobilisations (par source de financement)					
Fonds de roulement	\$ 47,4	\$ 10,3	\$ 25,3	\$ 1,9	\$ 6,1
Emprunts	—	22,8	21,3	28,8	18,0
Subventions	17,6	4,8	5,8	7,8	1,4
Transferts interministériels	—	—	5,7	—	—
Total	\$ 65,0	\$ 37,9	\$ 58,1	\$ 38,5	\$ 25,5
Trafic (en tonnes métriques)					
Grains	27,0	29,2	21,4	22,5	21,3
Marchandises en vrac (autres que les grains)	114,2	113,7	117,0	101,4	104,0
Conteneurs	7,5	7,2	7,1	6,6	6,3
Autres marchandises diverses	11,8	12,9	12,0	11,6	12,6
Total	160,5	163,0	157,5	142,1	144,2
Trafic de navires					
Total des arrivées	33,031	35,854	35,438	37,452	38,062
Effectif					
Nombre moyen d'employés	1,766	1,777	1,865	1,967	2,144
Ratios					
Taux de rendement des immobilisations	8,2%	2,5%	(0,4%)	(2,5%)	(2,7%)
Revenus de l'exploitation/tonne	\$1,13	93c	72c	71c	68c
Tonnes/employé	90,883	91,728	84,450	72,242	67,257

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

L'honorable Jean-Luc Pepin, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1981 ainsi que l'état des résultats et du déficit, l'état du capital d'apport et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

A mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière du Conseil au 31 décembre 1981 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que le Conseil, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le Vérificateur général du Canada,



Ottawa (Ontario)
le 18 février 1982

D'après l'entente en vigueur depuis le 1er janvier 1976, un montant équivalent à 50% du bénéfice net de l'exploitation du terminus doit être versé à la province jusqu'au remboursement complet du capital investi, et ce, sans intérêt.

9. Emprunts auprès du Canada

(5000)	1981	1980
Emprunts com- portant des taux d'intérêt variant de 6,25% à 12,43%, un remboursement annuel de capital et d'intérêt \$2,745,000, et une échéance le 31 décembre 2000	\$ 25,138	\$ 25,684
Moins: Tranche exigible à moins d'un an	589	546
	24,549	25,138
Emprunts auprès du Canada, sans intérêt et avec une échéance indéfinie	317,739	317,739
Intérêt couru sur emprunts n'étant pas dû et payable	157,462	157,462
	\$ 499,750	\$ 500,339

Le remboursement du capital de la dette à long terme au cours de chacun des cinq prochains exercices est comme suit: 1982 - \$588,920, 1983 - \$635,677, 1984 - \$686,460, 1985 - \$741,646 et 1986 - \$801,651.

10. Ajustement au capital d'apport

En 1973, le Conseil des ports nationaux a touché une somme de \$1,510,534, qui a servi à défrayer les coûts de construction d'un nouveau terminus pour conteurs. Ce montant a été comptabilisé dans le capital d'apport. Un jugement défavorable au Conseil a été rendu en 1980, et le montant pré-cité devra être remboursé au locataire. En conséquence, le montant a été viré aux comptes créditeurs.

11. Passif éventuel

a) Des réclamations totalisant environ \$17,000,000 ont été reçues par le Conseil à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés du Conseil et diverses autres questions en litige et n'apparaissent pas dans les états financiers. Selon l'opinion du Conseil, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursement important.

b) Le Conseil a connaissance qu'il existe des fissures dans quelques pilotes d'une jetée à un port. Il n'est pas possible de prévoir à l'heure actuelle la portée des coûts qui seront déboursés, ni la valeur qui sera recouvrée.

13. Evénement postérieur à la date du bilan

Le Ministère des Transports a présenté un projet de loi en première lecture à la Chambre des communes le 1er février 1982 intitulé la Loi sur la Société canadienne des ports.

Si le projet de loi C-92 est voté, la Loi sur le Conseil des ports nationaux sera amendée de façon à permettre la formation de sociétés de port locales qui disposeront d'une autonomie importante au niveau de la gestion de leurs installations.

12. Engagements pour des dépenses en capital

On estime à \$90,815,000 les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations. De ce montant, le Conseil prévoit des déboursés de \$59,512,000 au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1982 et le solde au cours des exercices subséquents.

Le Conseil des ports nationaux a conclu une entente avec Ridley Terminals Inc. le 18 janvier 1982 pour assurer la construction de l'infrastructure du terminus charbonnier de Ridley Island. Le coût de cette construction est évalué à \$48,300,000.

De plus, la société Ridley Terminals Inc. conclura d'autres contrats, pour la construction du terminus charbonnier, qui au 18 février 1982, ont une valeur totale d'environ \$45,000,000. Ridley Terminals Inc. s'est assuré, avec ses banquiers, du financement de 80% du coût des installations et de toute perte d'exploitation jusqu'à un maximum global de \$265,000,000.

du 31 décembre 1981

1. Principales conventions comptables

a) Etat financiers
Les états financiers du Conseil des ports nationaux comprennent les comptes de tous les ports et des autres installations qui relèvent de sa juridiction.

b) Placements
Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le gouvernement du Canada. Ces placements sont indiqués au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

c) Immobilisations et amortissement
Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées de la Couronne au Conseil et qui sont enregistrées à une valeur établie au moment du transfert (valeur d'estimation ou marchande). Les subventions, reçues de la Couronne (qui ne représentent pas des contributions en capital) et de tierce partie, pour les projets d'immobilisations sont créditées directement au coût du bien concerné.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, selon des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

d) Régime de pension
Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents du Conseil. Ces employés et le Conseil doivent contribuer à ce plan. Les contributions représentent la responsabilité totale du Conseil en cette matière et sont imputées aux dépenses de l'exploitation de l'exercice courant.

e) Assurance
Le Conseil assume essentiellement toutes responsabilités quant aux incendies et risques généraux ainsi que les demandes d'indemnisation des accidents du travail. Les dépenses qui peuvent découler de ces responsabilités sont imputées à l'exercice courant.

f) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la Loi sur subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux Travaux Publics. Toute réglementation subséquente est enregistrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

g) Avantages sociaux
Chaque année, le Conseil comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour temps supplémentaires; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique du Conseil.

2. Placements à long terme

A compter de l'exercice financier terminé le 31 décembre 1981, le Conseil est venu à la conclusion que les fonds investis en obligations à long terme du gouvernement du Canada ne seront pas utilisés pour financer ses dépenses durant le prochain exercice financier; par conséquent, ces obligations ont été présentées comme élément d'actif à long terme.

3. Montants débiteurs à long terme
Les montants débiteurs à long terme qui proviennent de l'aliénation d'immobilisations, viennent à échéance sur des périodes de 1 à 26 ans et portent intérêt à des taux qui s'établissent entre 5 1/4 % et 8%.

4. Placement - Ridley Terminals Inc.
En vertu du Décret du Conseil Privé (C.P. 1981-3669) en date du 18 décembre 1981, le Conseil des ports nationaux va entreprendre, avec la société Fédéral Commerce and Navigation Ltd., le développement, la gestion et l'opération du terminus charbonnier de Ridley Island au port de Prince Rupert. Le 23 décembre 1981, le Conseil a fait l'acquisition au coût de \$24 000, de 90% des actions ordinaires (comportant un droit de vote), et de 900 actions privilégiées (sans droit de vote), de Ridley Terminals Inc., une société qui a été constituée le 18 décembre 1981 en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes pour réaliser les objectifs ci-hauts.

Le Conseil s'est engagé à l'achat d'autres actions de Ridley Terminals Inc., jusqu'à concurrence de \$23 021 400 selon les dispositions de l'entente de pré-incorporation en date du 17 décembre 1981.

Provenance des fonds

1981 1980

Exploitation

\$ 59,848 \$ 17,360

Bénéfice net

Postes n'exigeant aucune sortie de fonds

Intérêt reporté sur emprunts

Amortissement

(Gain) perte sur aliénation

d'immobilisations

Autres

(3,089) 1,296

71,463 57,319

Emprunts auprès du Canada

Subventions pour projets d'immobilisations

Produit de l'aliénation d'immobilisations

Autres

307 447

94,356 85,485

Utilisation des fonds

Acquisitions d'immobilisations

Diminution de la dette à une province

Tranche exigible de la dette à long terme

Diminution du capital d'apport

Placement - Ridley Terminals Inc.

24 —

66,468 41,351

Obligations du gouvernement du Canada

présentées comme placement à long terme

81,778 —

148,246 41,351

(Diminution) augmentation du fonds de

roulement

Fonds de roulement au début de l'exercice

(53,890) 44,134

Fonds de roulement à la fin de l'exercice

\$ 107,231 \$ 161,121

Conseil des ports nationaux
ÉTAT DES RÉSULTATS ET
DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé
le 31 décembre 1981

(\$000)

Revenus		
	1981	1980
Services portuaires	\$ 45,040	\$ 37,675
Services des grains	29,038	25,993
Manutention des cargaisons	58,426	47,261
Locations	30,362	27,095
Services maritimes et autres	17,967	13,943
	180,833	151,967
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	48,340	42,645
Achat de services	60,929	50,159
Energie et services d'utilité publique	6,417	5,259
Amortissement	14,023	18,097
Subventions tenant lieu de taxes municipales	9,864	9,068
Autres	10,749	7,916
	150,322	133,144
Bénéfice de l'exploitation		
	30,511	18,823
Autres revenus (dépenses)		
Revenus d'intérêt	28,452	18,553
Dépenses d'intérêt	(2,204)	(20,564)
Gain (perte) sur aliénation d'immobilisations	3,089	(2)
Gain sur aliénation de placements	—	550
	29,337	(1,463)
Bénéfice net		
	59,848	17,360
Déficit au début de l'exercice		
	(302,893)	(320,253)
Déficit à la fin de l'exercice		
	\$ (243,045)	\$ (302,893)
ÉTAT DU CAPITAL D'APPORT		
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1981		
(\$000)		
Solde au début de l'exercice		
	\$ 349,361	\$ 350,872
Ajustement au capital d'apport (note 10)	—	(1,511)
Solde à la fin de l'exercice		
	\$ 349,361	\$ 349,361

au 31 décembre 1981
(\$000)

BILAN

ACTIF

À court terme

Encaisse
Placements
(valeur au marché: 1981 - \$120,286
1980 - \$167,150)
Comptes débiteurs
Matériaux et fournitures

\$ 3,932	1,749
173,513	120,160
25,306	30,134
2,203	2,133
204,954	154,176

À long terme

Placements (valeur au marché: \$66,142) (note 2)
Montants débiteurs (note 3)
Placement - Ridley Terminals Inc. (note 4)

—	81,778
7,155	6,848
—	24
7,155	88,650

Immobilisations (note 6)

Terrains et installations portuaires
Moins: amortissement accumulé

715,264	752,415
307,271	312,986
407,993	439,429
\$ 620,102	\$ 682,255

PASSIF

À court terme

Comptes créditeurs et frais courus (note 7)
Subventions tenant lieu de taxes municipales

\$ 29,478	\$ 34,948
14,355	11,997
43,833	46,945

À long terme

Avantages sociaux courus
Financement fourni par une province (note 8)
Emprunts auprès du Canada (note 9)

7,863	8,451
21,599	20,793
500,339	499,750
529,801	528,994
573,634	575,939

AVOIR DU CANADA

Capital d'apport

Déficit

349,361	349,361
(302,893)	(243,045)
46,468	106,316
\$ 620,102	\$ 682,255

Approuvé par le Conseil:

Le président

Le vice-président

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses totales d'exploitation ont

augmenté de 12,9% en 1981, soit un

taux à peu près égal au taux d'inflation

global au Canada durant l'année. Parmi

les principales composantes de ce

poste, l'achat de services a augmenté

de 21,5%, ce qui reflète les frais

additionnels d'arrimage. Les dépenses

au chapitre de l'énergie et des services

d'utilité publique ont augmenté de 22%

en raison des fortes hausses de prix

entrées en vigueur au cours de l'année.

L'amortissement a diminué de \$4,1

millions par rapport à 1980. Cette

baisse s'explique principalement par le

fait qu'en 1980 le Conseil a augmenté

son amortissement de 47% par rapport

à 1979 afin de tenir compte de la

réévaluation de la durée économique

de ses immobilisations. En 1981, un tel

amortissement accéléré n'était pas

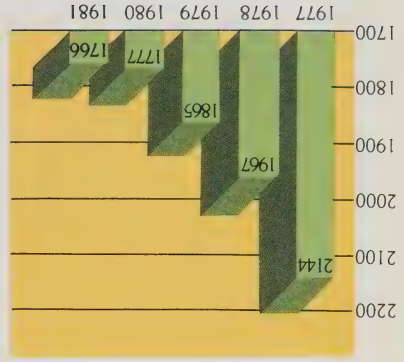


tableau 7: NOMBRE MOYEN D'EMPLOYES

DÉPENSES D'EXPLOITATION

nécessaire. De plus, le paiement reçu

en règlement du litige Halterm au port

d'Halifax a entraîné l'annulation

d'amortissement de \$1,26 million,

laquelle somme avait été imputée au

cours des années précédentes.

Au chapitre des autres dépenses, le

port de Québec a réalisé un gain de

\$3,7 millions sur l'allocation d'immobi-

lisations lorsqu'il a cédé des terrains et

des bâtiments à Travaux publics Canada

dans le cadre du projet du Vieux Port.

D'IMMOBILISATIONS

DÉPENSES

Au cours de l'année, le Conseil des

ports nationaux a investi \$65 millions

en immobilisations. (Voir le tableau 6.)

Ces projets d'immobilisations furent

financés à partir de subventions au

montant de \$17,6 millions. Aucun

emprunt additionnel ne fut nécessaire

en 1981. Avec ces acquisitions, le coût

D'EXPLOITATION

%

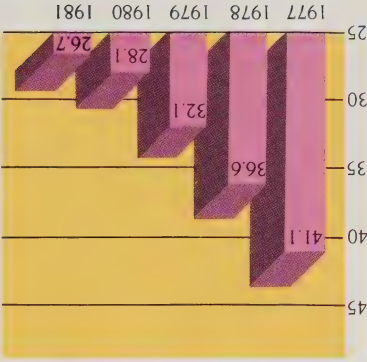


tableau 8: SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX EN % DES REVENUS

EFFECTIF

Le nombre moyen d'employés a

diminué légèrement de 1,777 en

1980 à 1,766 en 1981. (Voir le tableau

7.) Ce facteur, allié au rendement des

employés, a entraîné une diminution

de la productivité de l'effectif telle que

mesurée par le Conseil. La proportion

des salaires et les avantages sociaux en

pourcentage des revenus d'exploitation,

est passé de 28,1% en 1980 à 26,7% en

1981. (Voir le tableau 8.) Le tonnage par

employé a augmenté de 35% par

rapport à 1977, mais il a diminué

légèrement par rapport à 1980. (Voir le

tableau 9.)

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

('000)

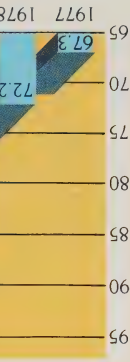


tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

('000)

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

('000)

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

tableau 9: TONNAGE PAR EMPLOYÉ

grands ports. Les revenus d'exploit-
 ation du port de Vancouver ont
 augmenté de \$12,9 millions alors que
 ceux du port de Montréal ont augmenté
 de \$4,8 millions. Le rendement
 exceptionnel du port de Vancouver est
 attribuable, en grande partie, à l'activité
 accrue dans ses terminaux, et
 notamment aux installations Vanterm et
 Centennial.

En pourcentage, le rendement de
 quelques-uns des autres ports est
 remarquable. Le port de Churchill a
 connu une grande reprise par rapport à
 1980 qui fut une année exceptionnelle-
 ment mauvaise; ses revenus d'exploit-
 ation ont augmenté de 70%. Le port
 d'Hallifax a surmonté la perte de deux
 exploitants de conteneurs et a fini
 l'année avec un revenu d'exploitation
 d'environ 40% de plus qu'en 1980. Le
 port a aussi réussi à attirer une
 nouvelle compagnie de transport mari-
 time, Polish Ocean Lines. Grâce à une
 augmentation d'environ 50% du tonnage

de grains acheminés, l'éleveur de
 Prescott a augmenté ses revenus
 d'environ 40% par rapport à 1980. Le
 port de St. John's (T.-N.) a augmenté ses
 revenus d'exploitation d'environ 30%
 grâce principalement à un revenu locatif
 plus élevé par suite de la révision des
 contrats de location-exploitation, axée
 sur les évaluations foncières
 actualisées.

Les ports de Saint-Jean (N.-B.), Sept-
 Îles, Québec, Vancouver, Prince Rupert
 ont augmenté leurs revenus d'exploita-
 tion de 15% à 20%. À tous ces endroits
 sauf Sept-Îles, les hausses sont
 attribuables à un accroissement général
 de l'activité. Au port de Sept-Îles, la
 hausse s'explique par le transbordement
 des Grands Lacs dans des cargos
 océaniques. Ces cargaisons ont
 contrebalancé la diminution des
 expéditions de pétrole et de marchan-
 dises diverses occasionnée par le déclin

de l'activité économique dans la région.
 Il est à noter que les ports d'Hallifax et
 de Saint-Jean (N.-B.) ont conclu des
 contrats d'exploitation grâce auxquels
 le rendement des terminaux communs
 et des hangars fut supérieur à celui de
 l'an dernier.

TRAFFIC TOTAL DE MARCHANDISES

En 1981, les ports ont manutentionné
 160,5 millions de tonnes de
 marchandises, soit une diminution de
 1,5% par rapport au niveau de 1980.
 (tableau 4.) De légères augmentations
 de tonnage ont été enregistrées dans le
 trafic des conteneurs et des
 marchandises en vrac autres que les
 grains, tandis que le trafic des grains et
 des marchandises diverses a diminué
 de 8% environ. La composition du trafic
 total de l'année est présentée au
 tableau 5.

tableau 4: TRAFIC TOTAL DE
 MARCHANDISES

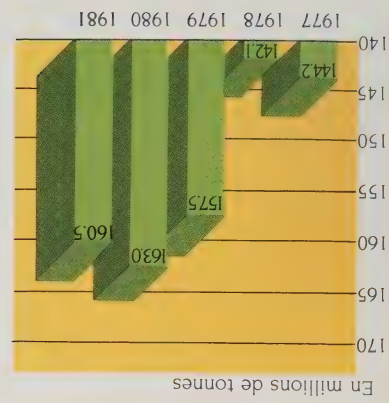


tableau 5: COMPOSITION DU TRAFIC
 DE 1981

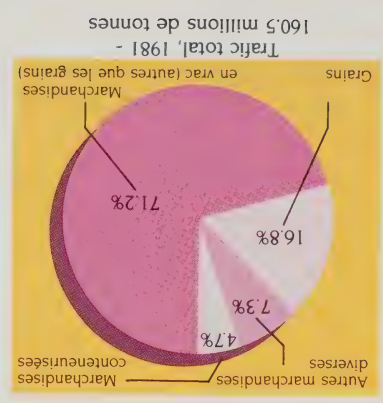
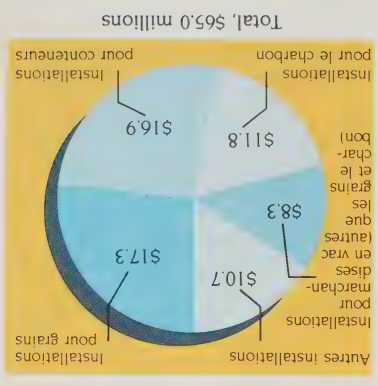


tableau 6: NATURE DES
 ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS
 EN 1981



tion est attribuable à trois facteurs principaux:

- 1) L'exploitation portuaire a produit une hausse de \$11,7 millions dans le bénéfice d'exploitation. La marge brute de rentabilité (le bénéfice de l'exploitation en pourcentage des revenus d'exploitation) est passée de 12,4% en 1980 à 16,9% en 1981.

2) L'augmentation dans le portefeuille de la Société et des taux de rendement exceptionnellement élevés durant toute l'année se sont traduits par une hausse de \$9,9 millions en revenus d'intérêt par rapport à 1980.

3) La restructuration de la dette à long terme de la Société, autorisé par un décret du Conseil (C.P. 1981-117) daté du 15 janvier 1981, a entraîné une diminution des dépenses d'intérêt de \$18,4 millions par rapport à 1980. Les éléments de la dette à long terme sont précisés à la note 9 afférente aux états financiers.

RENDEMENT DES IMMOBILISATIONS

Grâce à l'augmentation du bénéfice net, le rendement des immobilisations est passé du taux inacceptable de 2,5% en 1980 à 8,2% en 1981. (Voir le tableau 2.) Malgré l'ampleur apparente du bénéfice net, le rendement des actifs immobilisés commence seulement à être acceptable car les activités du Conseil des ports nationaux nécessitent d'importantes mises de fonds.

REVENUS D'EXPLOITATION

Les revenus d'exploitation du Conseil des ports nationaux ont augmenté de \$28,9 millions, soit 19%, en 1981 par rapport à 1980. (Voir le tableau 3.) Parmi les quinze ports, treize ont augmenté leurs revenus d'exploitation. En chiffres absolus, les hausses les plus importantes furent réalisées dans les

La présente synthèse comprend des observations et des données sur la position financière et les résultats d'exploitation du Conseil des ports nationaux de 1977 à 1981. Il faut la lire en relation avec les états financiers et les notes afférentes.

Pour la deuxième année consécutive, le Conseil des ports nationaux a établi des records de rentabilité et de bénéfice provenant de l'exploitation. Ces résultats sont particulièrement révélateurs lorsqu'ils sont comparés au rendement de l'économie canadienne pour la même période.

BÉNÉFICE NET

Le bénéfice net est passé de \$17,4 millions en 1980 à \$59,8 millions en 1981. (Voir le tableau 1.) L'augmenta-

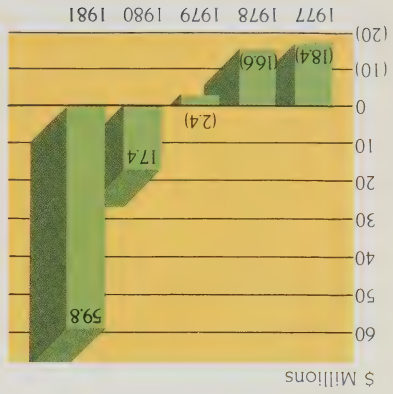


tableau 1: BÉNÉFICE NET (PERTE) AVANT POSTES SPÉCIAUX ET EXTRAORDINAIRES

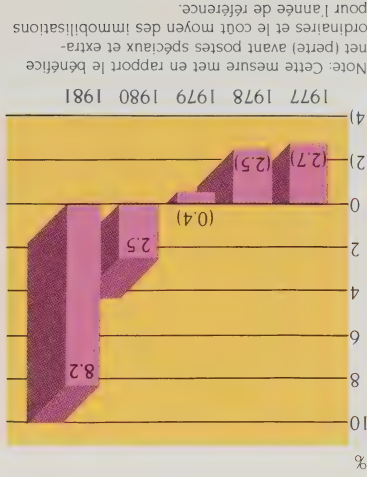


tableau 2: RENDEMENT DES IMMOBILISATIONS

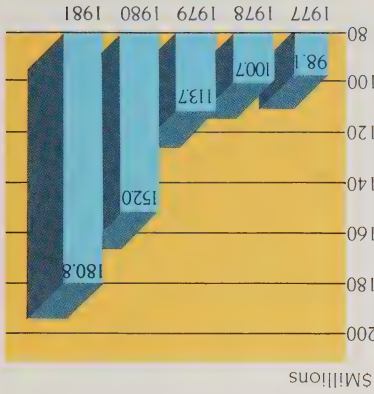


tableau 3: REVENUS D'EXPLOITATION

Note: Cette mesure met en rapport le bénéfice net (perte) avant postes spéciaux et extraordinaires et le coût moyen des immobilisations pour l'année de référence.

début de 1982 l'achat d'une deuxième grue à portique pour conteneurs au terminal Centennial.

Le Conseil du Trésor a autorisé l'affectation de \$11,7 millions à l'agrandissement du terminal Vanterm. Ce projet comprend l'achat d'une troisième grue à portique ainsi que la construction et la mise en valeur d'un terre-plein pour l'entreposage des conteneurs. Une fois les travaux terminés, la capacité d'acheminement de Vanterm sera de 1,5 million de tonnes, soit une augmentation de 31 % par rapport à sa capacité actuelle.

La construction d'un rajout de \$3,3 millions fut entreprise au terminal Lynnterm pour produits forestiers. Le projet prévoit la construction de hangars additionnels de 5,574 mètres carrés ainsi que l'addition de 1,6 hectare au parc d'entreposage. Les travaux devraient être terminés avant la fin de 1982.

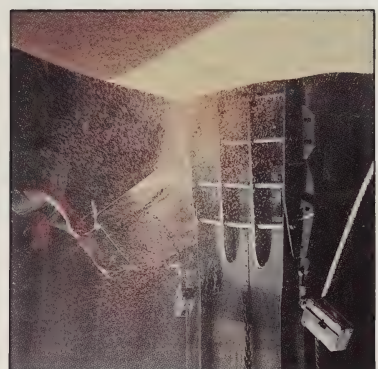
L'exécution de deux grands projets à Ridley Island dans le port de Prince Rupert a avancé au cours de l'année. Les travaux de déblayage ont commencé vers la fin de l'année dans le cadre d'un projet de \$48,3 millions comprenant la construction, par le Conseil des ports nationaux, de l'infrastructure d'un terminal à charbon, y compris la préparation du terrain, la construction des accès routiers et l'approvisionnement en eau. La phase I du terminal à charbon prévoit l'aménagement d'un parc d'entreposage assez grand pour permettre la maintenance d'un trafic maximum d'environ douze millions de tonnes par année. Le Conseil des ports nationaux contribuera aussi \$23 millions aux capitaux propres d'une société constituée avec l'entreprise privée dans le but de construire et d'opérer le terminal. Les premières expéditions de charbon devraient être chargées au début de 1984.

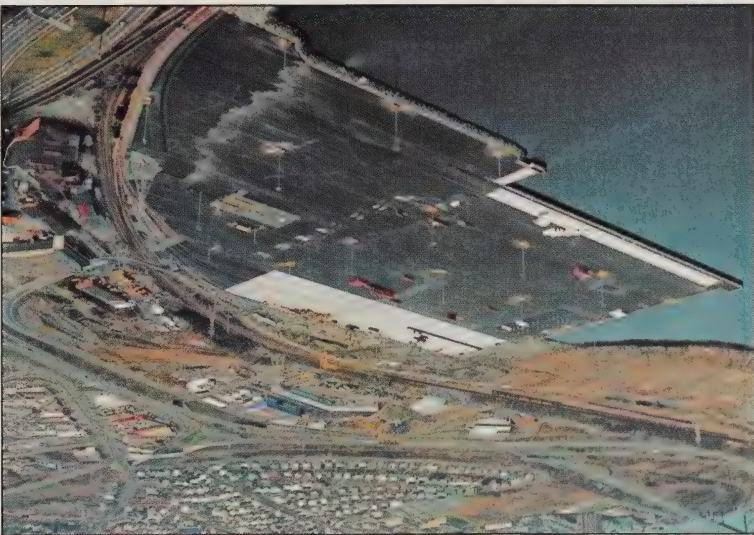
À Ridley Island également, la construction de l'infrastructure d'un élévateur à grains s'est poursuivie; les travaux

devaient être terminés en 1984. Ce projet qui doit coûter au total \$32,6 millions au Conseil des ports nationaux, comprend la préparation du terrain, la construction des accès ferroviaires et l'aménagement des équipements d'utilité publique. Une fois le terrain aménagé, il sera remis à un consortium d'entreprises qui construiront l'élévateur et le quai. Cet élévateur aura une capacité d'entreposage de 217,500 tonnes et il permettra l'acheminement d'un tonnage maximum de 3,125 millions de tonnes par année.

Au cours de l'année, trois études en planification furent entreprises. Ces études portent sur le port de St. John's/ péninsule d'Avalon, le port de Montréal et le port de Vancouver. La première est une étude conjointe réalisée avec Transports Canada. Les résultats des trois études devraient être connus en 1982.

De toute évidence, toutes les réalisations du Conseil des ports nationaux sont les fruits de l'effort et du dévouement de son personnel et de ses clients. En effet, les ports, c'est nous!





Au port de Montréal, plusieurs projets importants ont atteint diverses étapes. La phase A de l'agrandissement du terminal Racine sera terminée au début de 1982 et elle aura coûté environ \$16,1 millions. Ce projet dotera le port d'installations pour conteneurs comportant trois postes d'amarrage ainsi qu'un terre-plein de 116 hectares. Il améliorera les opérations du port et entraînera des avantages économiques pour la région de Montréal.

L'agrandissement de l'élevateur à grains n° 4 comprend la construction de silos additionnels en béton. Le projet de \$19,7 millions, qui doit être terminé en 1982, permettra au port d'entreposer 112,000 tonnes métriques de plus. Le port pourra ainsi récupérer la capacité d'entreposage qu'il perdra lors de la fermeture imminente de l'élevateur n° 1, en plus d'améliorer la capacité du port pour l'exportation des grains.

En 1981, le chemin de roulement des grues à portique du terminal à conteneurs Task fut aménagé ainsi que l'équipement électrique nécessaire. Ce projet de \$2 millions a doté le port de

220 mètres de rails pour ses grues mobiles. Ces deux grues à portique ont augmenté sensiblement la capacité du terminal.

L'agrandissement du terminal Task, qui se fera par l'aménagement des parcelles 76-80 du port de Montréal, a été autorisé. La phase I du projet comprend le prolongement de 70 mètres et des travaux d'amarrage pour permettre la manutention du nombre croissant de conteneurs acheminés par le terminal. Le coût total estimatif de cette première phase est de \$3,4 millions et la date de paracheèvement prévue est la fin de 1983.

Un programme visant l'amélioration du système de chargement de l'élevateur à grains n° 4 fut aussi autorisé. Le programme comprend la construction de trois tours fixes, l'installation de trois tuyaux de chargement et le prolongement de la présente galerie d'expédition de 55 mètres, le tout devant être terminé en 1983.

À l'élevateur de Prescott, la phase I du projet de modification et d'agrandissement du système de dépoussiérage fut mise en chantier. Ce programme qui vise à satisfaire aux nouvelles normes de Travail Canada sera terminé à l'automne de 1982 et il coûtera environ \$2,3 millions.

Plusieurs nouveaux projets sont présentement en chantier dans le port de Vancouver. La phase II de l'aménagement des installations de Roberts Bank fut mise en chantier. Ce projet de \$48 millions, qui est échelonné sur deux ans, permettra l'exportation des marchandises en vrac. Au terminal Centennial, les travaux de revêtement de la chaussée se sont poursuivis. Ce projet de \$3,5 millions augmentera la force portante du revêtement et lui permettra de résister à la charge du matériel moderne de manutention. Les travaux devraient se terminer en 1982 et devraient prolonger sensiblement la vie utile de ces installations. On a approuvé au

l'année, le Conseil des ports nationaux a planifié et dirigé la construction de nombreux projets d'immobilisations, dont les plus importants sont décrits ici.

Au port de St. John's (T.-N.), le Conseil des ports nationaux a conclu une entente avec le Canadien National visant un échange de terrains qui facilitera la modernisation des chantiers navals de Terre-Neuve. Cet échange permettra au CN, avec l'aide financière du gouvernement de Terre-Neuve, de construire trois nouveaux bassins de radoub et d'aménager un élévateur synchrone. Ces installations devraient créer 150 emplois dans la région.

La construction du Terminal à conteneurs II d'Halifax a progressé suffisamment au cours de l'année pour permettre sa mise en service au début de novembre. La construction de ce terminal à conteneurs avec un seul poste d'amarrage de 305 mètres fut entrepris en 1978 et elle devrait se terminer au mois de juillet 1982. Le coût du terminal est d'environ \$35,6 millions dont \$29,1 millions

proviennent de subventions du gouvernement fédéral et \$6,5 millions sous forme d'une subvention de la province de la Nouvelle-Écosse.

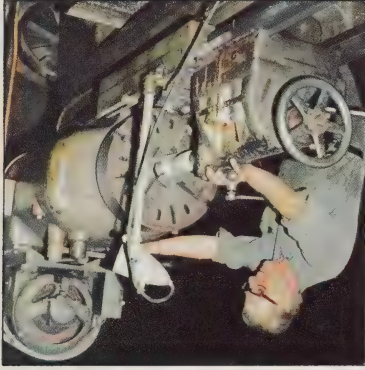
Au port de Saint-Jean (N.-B.), le prolongement du terminal Long Wharf fut parachevé. Ce projet de \$5,2 millions dote le port d'aires d'amarrage additionnelles de 87 mètres ainsi que deux hectares pour la manutention du fret. Le prolongement de ce quai atténuera la pénurie d'aires d'entreposage économiques et utilisables sur les terre-pleins, laquelle a gêné les opérations du port par le passé.

L'agrandissement du terminal Lower Cove fut aussi terminé. Ce projet de \$12,6 millions dote le port de Saint-Jean d'aires d'amarrage additionnelles de 250 mètres ainsi que d'aires d'entreposage à ciel ouvert de 7,3 hectares pour la manutention du fret. Ces instal-

lations augmenteront considérablement l'efficacité du port.

La construction d'un terminal pour marchandises en vrac fut entreprise au port de Saint-Jean; ce terminal qui devrait être terminé dans la seconde moitié de 1983, est nécessaire à l'expédition de quantités importantes de potasse qui seront extraites à partir de 1983 des gisements nouvellement découverts près de Sussex au Nouveau Brunswick. Le projet de \$22,4 millions comprendra l'aménagement d'un terre-plein d'environ sept hectares, la construction d'un quai et des travaux de dragage pour rendre le bassin assez profond.

Le Conseil des ports nationaux a continué à participer à l'aménagement du Vieux Port de Québec. Il s'agit d'un projet conjoint auquel collaborent le Conseil des ports nationaux, Parcs Canada et Travaux publics Canada. Le tenant terminant la reconstruction des vieux quais, qui a coûté \$10,1 millions.



ses employés. Il compte au total un effectif syndiqué de plus de 1,100 personnes et un personnel non syndiqué d'environ 500 personnes. A l'effectif permanent s'ajoutent des employés occasionnels qui sont embauchés suivant les besoins.

Il y a 27 unités de négociations représentées par onze agents négociateurs pour faire valoir les intérêts des employés syndiqués. En 1981, onze conventions collectives ont expiré, régissant 27% de l'effectif syndiqué de la Société. Au total, quatorze nouvelles conventions collectives furent signées, représentant 65% des employés qui avaient demandé le renouvellement de leur convention collective. Seulement 252 jours-hommes furent perdus par suite de l'unique grève de l'année.

La direction des ressources humaines du Conseil des ports nationaux a entrepris une étude de tous les éléments de la rémunération des titulaires des postes non syndiqués. Un comité de quatorze membres, assurant une représentativité fonctionnelle et géographique générale, fut créé et institué dans l'évaluation des emplois. Quatre 450 postes furent évalués en 1981. Bien qu'il reste encore beaucoup à faire avant d'implanter un nouveau régime de rémunération, d'importants progrès ont été réalisés grâce à l'esprit de coopération de la direction des ports et au dévouement des membres du comité.

NOS GENS PRÉPARENT DÉJÀ L'AVENIR

La Société compte fournir à ses clients des services et des installations toujours plus efficaces. Par conséquent, le Conseil des ports nationaux doit être doté d'un processus de planification qui tient compte de nombreux points de vue. Il possède heureusement une équipe de personnes qui sont versées dans diverses disciplines et qui cherchent continuellement à améliorer leur produit. Ces personnes ont conçu les projets d'immobilisations qui sont présentement en chantier. Au cours de

Le Conseil des ports nationaux se préoccupe de ses relations avec tous

LES RELATIONS DE TRAVAIL - UN CLIMAT PROPICE

De même, la division des opérations s'est transformée au cours de l'année. Elle est chargée de diriger l'activité des petits ports et des éleveurs à grains pour réaliser les objectifs de nature financière, de sécurité et autres établis par la direction de la Société. Cette division assure aussi la direction fonctionnelle des grands ports et renseigne la haute direction sur toutes les questions opérationnelles.

La collaboration entre les ports et cette division s'est soldée par diverses réalisations, dont la réglementation de la navigation dans le but de protéger le pont Second Narrows à Vancouver, l'élaboration d'un plan pour améliorer le rendement opérationnel et financer de l'éleveur de Halifax et la formulation de l'entente du terminal charbonnier de Ridley Island au port de Prince Rupert.



l'organisation des divers ports, la gestion prévisionnelle et la prise de décisions, le droit maritime, les changements technologiques qui touchent les ports, ainsi que l'avenir des transports maritimes. Suite au succès de ce cours, d'autres sont prévus pour l'avenir.

Au mois d'avril 1981, les gestionnaires des services financiers du Conseil des ports nationaux ont assisté à leur troisième colloque annuel sur la gestion financière à l'Institut de formation de Transports Canada. Des gestionnaires des diverses régions du pays ont alors eu l'occasion de se réunir et d'étudier des questions d'intérêt commun. Lors de la deuxième journée du colloque, les participants ont profité d'une visite guidée au port de Montréal.

Durant la semaine du 7 au 11 décembre 1981, les directeurs des services de police des ports et les officiers supérieurs se sont réunis à Ottawa dans le cadre de la 13e conférence annuelle des cadres supérieurs. Ces conférences ont toujours joué un rôle important dans l'élaboration de la politique du corps policier.

LA RÉORIENTATION DE LA SOCIÉTÉ

Au cours de l'année 1981, le Conseil des ports nationaux a modifié la structure de son siège social afin qu'elle se rapproche davantage de l'organisation d'une entreprise commerciale.

Dans le cadre de cette réorientation, le Conseil a remanié les attributions de la direction de la commercialisation au siège social, dont la vocation est maintenant de servir de complément aux travaux de commercialisation des ports. Elle réunit les fonctions de l'étude de marchés, de l'établissement des prix et de la création de débouchés en un programme coordonné. La direction est persuadée qu'avec des renseignements plus étoffés sur les marchés, l'établissement de prix

compétitifs et l'évaluation des projets portuaires en fonction de critères commerciaux, les installations portuaires peuvent être aménagées et agrandies dans des délais raisonnables pour répondre aux besoins futurs d'importation et d'exportation des armateurs et des transporteurs. De plus, l'activité au siège social fournira une approche globale au développement des ports en définissant les atouts relatifs de tous les ports relevant du Conseil des ports nationaux dans le but d'optimiser les possibilités de rendement de chacun.

Au cours de l'année, la direction de la commercialisation a terminé une étude sur les frais de transport de l'expéditeur au destinataire. Les résultats ont révélé que les ports canadiens sont en général très compétitifs avec les ports américains, et que les droits portuaires du Conseil des ports nationaux constituent une faible partie seulement du coût total du transport de la plupart des marchandises. Ces constatations sont encourageantes du point de vue du Conseil des ports nationaux.



LE PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL

employé a augmenté de 57,518 tonnes en 1976 à 90,883 tonnes en 1981. Pourquoi la productivité de l'effectif a-t-elle augmenté de façon si marquée au cours des cinq dernières années? Il n'y a pas de réponse unique à cette question, plusieurs facteurs ayant contribué à cette tendance. Une revue des réalisations de l'année 1981 devrait aider à répondre à cette question.

Le Conseil des ports nationaux favorise le perfectionnement professionnel de tout son personnel. Se rendant compte de l'importance de l'éducation permanente, le Conseil encourage ses employés à entreprendre dans leur temps libre des études dans des disciplines reliées à leur travail. La Société rembourse les frais de scolarité des employés qui réussissent leurs cours.

Au cours de l'année qui vient de se terminer, le Conseil des ports nationaux a organisé son premier cours à l'intention de la haute direction. Ce cours, qui avait pour thème "L'administration des Ports: défi des années 80", visait à permettre aux cadres de mieux comprendre la "profession" de l'administration portuaire. C'est la nature dynamique de l'industrie qui a incité des cadres supérieurs du Conseil des ports nationaux à rechercher un perfectionnement professionnel dont ils disposent ses gestionnaires et d'autres personnes associées à l'industrie portuaire. C'est ainsi que du 4 au 16 octobre 1981, vingt-cinq cadres supérieurs chargés de l'administration des ports se sont réunis à l'Institut de formation de Transports Canada à Cornwall en Ontario pour échanger des idées avec les professeurs et les conférenciers invités. Les discussions ont porté entre autres, sur les rapports entre les ports et les agglomérations urbaines, les effets de l'aménagement des ports sur l'environnement, la comparaison des politiques et de



L'évolution des techniques portuaires et des pratiques administratives a été très rapide au cours de la dernière décennie. Aujourd'hui, le personnel des ports, à tous les paliers, doit faire face aux complexités d'un environnement en mutation, aux grands perfectionnements de la technologie et au caractère soutenu du commerce international. Cependant, malgré ces contraintes, le Conseil des ports nationaux continue à accroître son activité et à améliorer son rendement financier. De toute évidence, le succès du Conseil des ports nationaux est attribuable en grande partie aux efforts de son personnel pour surmonter les difficultés.

Au cours des cinq dernières années, la productivité du personnel du Conseil des ports nationaux est montée en flèche. Alors que les revenus d'exploitation ont plus que doublé depuis 1976, le nombre moyen d'employés a diminué de 2,208 à 1,766. Les traitements et les avantages sociaux, exprimés en pourcentage des revenus d'exploitation, sont passés de 42,0% en 1976 à 26,7% en 1981. Le tonnage acheminé par



Je suis particulièrement heureux de signaler que, pour la première fois dans l'histoire du Conseil des ports nationaux, les quinze ports ont tous inscrit un bénéfice net. En 1980, seulement neuf des quinze ports avaient réalisé un bénéfice. Treize des quinze ports ont amélioré leur rendement en 1981. Cette excellente fiche est attribuable en grande partie à l'efficacité des employés du Conseil des ports nationaux qui se sont acquittés de la tâche malgré une légère compression de l'effectif.

En 1981, le Conseil des ports nationaux a accordé beaucoup d'importance au perfectionnement du personnel et à l'amélioration de sa structure organisationnelle afin de pouvoir relever les défis de l'avenir.

La participation du Conseil des ports nationaux dans un projet particulier, témoigne de l'esprit innovateur de ses employés: au cours de l'année 1981, la Société s'est engagée dans un projet conjoint avec l'entreprise privée au port de Prince Rupert. Dans le cadre de l'aménagement d'un terminal à charbon à Ridley Island, le Conseil des ports nationaux contribuera \$23 0 millions aux capitaux propres de Ridley Terminals Inc., société créée avec la firme Federal Commerce and Navigation Ltd. pour construire et opérer les installations portuaires.

En cours de l'année, la Société a entrepris des projets d'aménagement d'entrepôts qui ont occasionné des dépenses d'immobilisations de l'ordre de \$65 millions. Les deux tiers, environ, des fonds provenant de l'exploitation furent réinvestis dans la Société et affectés aux dépenses d'immobilisations.

En 1981, M. J.H.W. Gavey s'est retiré du Conseil. En qualité de membre du Conseil, il fut hautement estimé pour son apport au développement de la Société. Parallèlement, je voudrais souligner la bienvenue à Mme Marian Robson de Vancouver, qui siège maintenant au Conseil.

Au nom du Conseil, je voudrais remercier nos employés, nos clients, nos associés du secteur privé ainsi que les débaudeurs pour leur apport au succès de l'année 1981.

Le Président,

Pierre A.H. Franche

Pierre A.H. Franche

En 1981, le Conseil des ports nationaux a continué à poursuivre son objectif de viabilité financière. Malgré la conjoncture économique difficile, la Société a réalisé des résultats sans précédent au cours de l'année qui vient de se terminer. Ses revenus d'exploitation ont augmenté de 19% par rapport à 1980 et son bénéfice net est passé de \$17,4 millions en 1980 à \$59,8 millions en 1981.

Cette répétition du rendement exceptionnel de 1980 est très encourageante car auparavant, le Conseil des ports nationaux avait une longue fiche de déficits annuels d'exploitation. Les résultats témoignent en effet du dévouement de la direction et du personnel qui maintiennent les effets de l'orientation des opérations vers les services aux clients ainsi que des mesures de planification et de contrôle mises en oeuvre au cours des dernières années. Bien que 1981 soit la deuxième année consécutive où le Conseil des ports nationaux réalise un bénéfice net, c'est la cinquième année consécutive où la Société améliore ses résultats d'exploitation. Le Conseil des ports nationaux doit gérer des fonds afin d'assurer la permanence de ses ports. Ainsi, le Conseil considère que c'est par la mise en service opportune de nouvelles installations et le remplacement des actifs désuets qu'il sera le plus en mesure de promouvoir le commerce international.

L'augmentation de \$42,5 millions dans le bénéfice net par rapport à 1980 doit être précisée d'avantage. Bien que les opérations aient produit un bénéfice net d'environ \$12 millions de plus, l'augmentation est attribuable principalement à une amélioration considérable aux chapitres des revenus d'intérêt et des dépenses d'intérêt. Les revenus d'intérêt ont augmenté d'environ \$10 millions par rapport à 1980 grâce à l'accroissement des placements et à des taux de rendement plus élevés. Par contre, les dépenses d'intérêt ont diminué d'environ \$18 millions comparativement à 1980 suite au refinancement de la dette de la Société, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1981.

Une étude approfondie du rôle et de l'organisation du siège social s'est traduite par des réformes organisationnelles qui devraient améliorer le processus décisionnel interne.

Le Conseil des ports nationaux a joué d'excellentes relations de travail au cours de l'année 1981. Grâce à l'attitude constructive des syndicats et de la direction, le nombre de jours-hommes perdus fut minime par suite de l'unique grève qui a eu lieu. Bien qu'ils ne

FAITS SAILLANTS

(000) sauf les données sur le rendement des immobilisations et sur l'effectif

Résultats financiers		
Revenus d'exploitation	\$ 180,833	\$ 151,967
Bénéfice net	\$ 59,848	\$ 17,360
Fonds provenant de l'exploitation	\$ 71,463	\$ 57,319
Rendement des immobilisations	8.2%	2.5%
Situation financière à la fin de l'exercice		
Fonds de roulement	\$ 107,231	\$ 161,121
Total de l'actif	\$ 682,255	\$ 620,102
Passif à long terme	\$ 528,994	\$ 529,801
Dépenses d'immobilisations		
	\$ 65,049	\$ 37,860
Trafic		
Tonnage total acheminé par les ports du C.P.N. (en tonnes métriques)	160,500	163,000
Effectif		
Nombre moyen d'employés	1,766	1,777

LETTRE AU MINISTRE

L'Honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports,
Ottawa

Monsieur le Ministre,

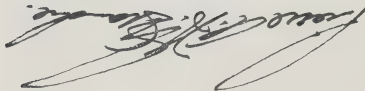
Le Conseil des ports nationaux est heureux de vous présenter son rapport annuel pour l'année 1981.

La Société a joué d'une année record aux chapitres de ses revenus d'exploitation et de son bénéfice net. Ces augmentations reflètent les progrès du Conseil des ports nationaux dans la poursuite de son objectif de viabilité financière, ceci tout en améliorant les services qu'il offre à l'industrie des transports maritimes.

Le succès de la Société est attribuable en grande partie au dévouement de notre personnel, à la loyauté de nos clients, à la diligence des débardeurs et à la coopération de nos associés du secteur privé. C'est grâce à leurs efforts et à la faveur du gouvernement envers les aménagements portuaires que le Conseil jouit d'un rendement aussi remarquable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président,



Pierre A.H. Franche

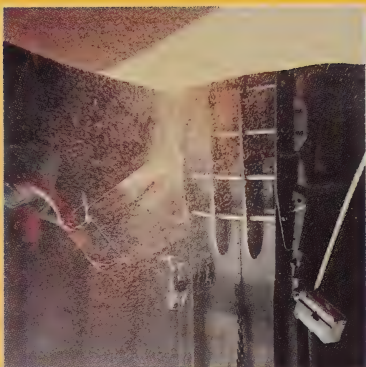
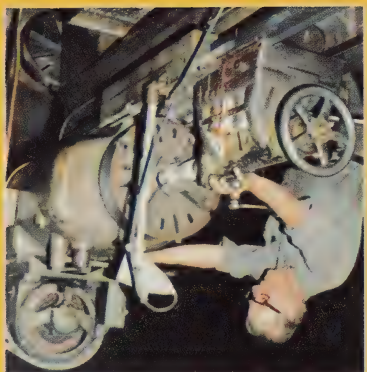


Depuis près d'un demi-siècle, le Conseil des ports nationaux joue un rôle vital dans le commerce extérieur du Canada. La Société est dotée d'un personnel de plus de 1,700 personnes dans l'ensemble de ses installations qui sont situées d'un océan à l'autre. L'effectif se caractérise par la diversité de ses membres et par l'unité de leur vocation et de leur dévouement au pays et envers les clients.

La grande majorité des employés du Conseil des ports nationaux s'occupent des opérations quotidiennes dans ses quinze ports. Certains sont chargés des services portuaires ou de la manutention des grains alors que d'autres oeuvrent dans les services immobiliers ou ferroviaires; et d'autres encore travaillent à l'entretien, à la protection et la sécurité, à l'administration ou à la gestion. Le personnel d'exploitation des ports est secondé par une équipe au siège social qui assure la planification, le contrôle et la coordination nécessaires pour garantir l'efficacité et la viabilité des opérations portuaires. Quel que soit le poste qu'ils occupent, tous les employés du Conseil des ports nationaux se vouent à travailler en concertation afin de garantir la continuité des échanges commerciaux du pays.

TABLE DES MATIÈRES

2	Introduction
3	Lettre au Ministre
4	Faits saillants
5	Message du Président
6	Les opérations
12	Résultats financiers
15	États financiers
22	Rapport du Vérificateur
23	Profil des cinq dernières années
24	Annuaire de la Société



Conseil des ports
national
Board
National Harbours





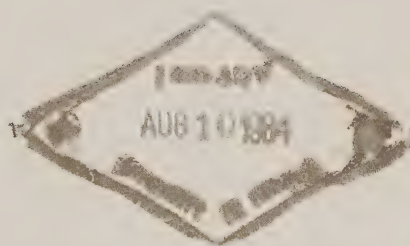
National Harbours
Board

Conseil des ports
nationaux

CAI
TA66
— A56

ANNUAL REPORT

1982



Canada



Contents

Letter to the Minister	5
Highlights	7
Chairman's Message	8
Labour Relations	11
Canada's Future at the Ports	12
Financial Review	18
The Financial Statements:	
—Consolidated Balance Sheet	20
—Consolidated Statement of Income and Deficit	21
—Consolidated Statement of Changes in Financial Position	22
—Notes to Consolidated Financial Statements	23
—Auditor's Report	27
—Five-year Review	28
National Harbours Board Corporate Directory	29
New Canada Ports Corporation	31

Letter to the Minister

To the Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport
Ottawa

Dear Mr. Minister,

The National Harbours Board is pleased to submit its Annual Report for 1982. This is the last year in which the Board will report under that name. By virtue of the Canada Ports Corporation Act, which received Royal Assent on August 4, 1982 and was proclaimed on February 24, 1983, the name of the Board was changed to the Canada Ports Corporation. The effects of that change are reviewed in this Annual Report, for continuity.

In spite of the recession, National Harbours Board increased its operating revenues during 1982 and for a third consecutive year achieved positive net income. These results reflect the continuing progress of the Board in achieving financial viability while offering improved service to the shipping community.

This progress is very largely due to the dedication of our employees, the support of our customers, the diligence of the longshoring industry and the close co-operation of our private sector partners. Without this support and the ongoing commitment of the Government to port development, the Board would be unable to achieve its present high level of performance.

I would like to express the Board's gratitude for the continuous support of your department in obtaining its objectives.

With the passage of the Canada Ports Corporation Act, the corporation sets out in a new direction of port management, with the emphasis on greater autonomy for its constituent ports.

Yours truly,



Jacques Auger
Acting Chairman

Highlights

000's except for return on fixed assets employed and employee data

Financial results	1982	1981
Operating revenue	\$190,784	\$180,833
Net income	\$ 57,503	\$ 59,848
Funds provided by operations	\$ 75,714	\$ 71,463
Return on fixed assets employed	6.9%	8.2%
Financial position at year end		
Working capital	\$131,560	\$107,278
Total assets	\$878,895	\$681,330
Long-term liabilities (1)	\$640,282	\$529,170
Capital expenditures	\$190,821 (2)	\$ 65,049
Traffic		
Total metric tonnage through National Harbours Board Ports	137,031	160,500
Employees		
Average number of employees	1,760	1,766

(1) Of the total 1982 long-term liabilities, \$506.9 million are loans from Canada (1981-\$499.8 million) of which only \$31.7 million is payable (1981-\$24.5 million); the remainder consists of non-interest bearing loans with indefinite due dates which total \$317,739,000 and accrued interest on loans not due and payable which total \$157,462,000.

(2) Includes capital expenditures of \$65.4 million by R.T.I.

Chairman's Message

Enhancing the quality of services provided to port users within the discipline of financial viability was a major goal for the National Harbours Board during 1982. Operating revenues grew steadily and net income remained substantial, despite the unfavorable economic climate.

Operating revenues rose 5.5 per cent in 1982, to \$190.8 million. Net income for the year was \$57.5 million as compared to the 1981 level of \$59.8 million.

When examined against the Board's long history of annual losses, this third consecutive year of positive results and sixth consecutive year of improved operating results can be the subject of firm satisfaction.

It should also be noted that net income in 1982 did not stem solely from operations. It is almost evenly split between income from investments and operations. Investment income was increased by the very high interest yield from investments in the first half of 1982, which did not continue in the second half, and is not expected to continue in 1983. Also some delays experienced in starting up capital projects financed from accumulated surpluses temporarily kept our investment base at a high level.

Moreover these positive financial results must be put into proper context. The National Harbours Board has a mandate to ensure that its ports represent an effective instrument of support of Canadian domestic and international trade and are operated efficient-

ly. We do this by maintaining a timely and carefully planned investment program to modernize and expand existing port facilities and to establish new port facilities. Generating sufficient funds to maintain an efficient port system for Canada is an objective the Board will continue to pursue.

In 1982, capital investment in port facilities totalled \$191 million—triple the net income generated in that same year. Over the years 1983-87, we plan to invest over \$700 million in our ports, a sum which does not include National Harbours Board's involvement in building a new \$250 million coal terminal at Prince Rupert. The Board's net income is more than being deployed in the interest of modernizing and improving our ports for the benefit of users.

International trade is a vital factor in Canada's economy. Canadian exports run at the rate of \$85 billion a year and represent about a quarter of our gross national product. Of this total, waterborne exports represent about 29 per cent of Canadian exports, for a value of \$25 billion. In terms of tonnage, 137 million tonnes was handled in National Harbours Board ports in 1982 representing about one half of the total waterborne movements of Canada. This demonstrates the significance of our ports to the Canadian economy and the need to keep them modern, efficient and competitive.

So significant are the ports to our country's economic development that

some of these goals are now enshrined in the new ports legislation of 1982. Parliament adopted Bill C-92 on July 26, 1982 and the resulting Canada Ports Corporation Act was proclaimed on February 24, 1983. The objective of the Act is "to seek a balance between the need for Canada's ports to operate within a national framework and the need to ensure responsiveness to local conditions," as former Transport Minister Jean-Luc Pepin has expressed it.

Within this framework, the purpose of the national ports policy is to create an efficient port system for Canada, that will support our country's international and domestic trade goals, as well as local, regional and national social and economic goals.

The Canadian ports must also be accessible to users on a fair and equitable basis and the development of the entire system must be coordinated with that of other modes of transportation.

The main focus of the new legislation is to provide local ports with a high degree of autonomy.

The new Board of the Canada Ports Corporation will recommend to the Minister those ports which it considers eligible for Local Port Corporation status, based on criteria of national and regional significance, local interest in the management of the port and the likelihood of financial self-sufficiency.

Each Local Port Corporation will be governed by its own Board of Directors, who will have a high degree of



autonomy in the management of the port, in personnel matters and in the letting of contracts, as well as in the appointing of the port manager. This new level of authority should allow for most decision making to be done at the local level and therefore enhance considerably port responsiveness to users and local needs.

During the later half of 1982, the implementation of the new legislation occupied a considerable degree of the time and effort of the Board's employees in Ottawa and their colleagues in the ports. Several Local Port Corporations will likely be in existence before the end of 1983 and the achievement of this goal will remain a major priority for the corporation and its new Board throughout 1983.

At the same time, the national office in Ottawa will alter its structure and organization to align itself more closely to the needs of a more autonomous group of ports. Steps to this end will be taken early in 1983, in parallel with the preparations for the establishment of Local Port Corporations.

The Board experienced a favourable labour relations climate in 1982. Positive attitudes generally prevailed between corporate management and the 25 unionized bargaining units, as a result of the mutual confidence developed during the year between the two groups. In addition, the Board is subject to Bill C-124, which limits compensation increases to staff.

Reference has already been made to the level of capital investment made by the Board in 1982 and, in particular, to its investment in the construction of a major coal terminal on Ridley Island at the Port of Prince Rupert. Ridley Terminals Inc. was set up to develop and operate the terminal based on a joint venture between the Board and Federal Commerce and Navigation Limited, a major Montreal-based company. This project is financed on a 20% equity basis shared equally by the shareholders and 80% debt financing guaranteed by the Government of Canada. This landmark project is yet another example of how the National Harbours Board endeavours to work in cooperation with the private sector. Completion of the \$250 million terminal is scheduled for the end of 1983. In view of the tight scheduling associated with the development of essentially a "green field" site, I would like to pay tribute to the management of Ridley Terminals Inc. and all persons involved for their remarkable progress in bringing this terminal into operation as scheduled. The Ridley Coal Terminal project is only one element of a mega project to develop two coal mines and related transportation infrastructure to connect the North East British Columbia Coal fields with world markets.

On July 1, 1982, Mr. Pierre A.H. Franche, Chairman of the National Harbours Board, was appointed President of Via Rail Canada Inc., Canada's national passenger railway corporation. I

would like to commend Mr. Franche for the outstanding contribution he has made throughout his term of office to the Board's efficiency and financial viability. I would also like to express my gratitude to Dr. S.H. Weyman and Mrs. Marian Robson, our colleagues and fellow Board members, for their constant support, both to Mr. Franche and myself since my appointment as Acting Chairman.

I would also like to take this opportunity to express my appreciation to our customers, our private sector partners, the shipping industry, the long-shoring industry and the different levels of government across Canada for the good relationship we enjoyed during the year and for their contribution to our success.

To all employees, on behalf of the Board, I wish to thank you personally for the dedication you displayed during a year of profound changes. I wish to acknowledge your loyalty and professionalism, which enabled us to register yet another year of exceptional performance.



Jacques Auger,
Acting Chairman,
National Harbours Board



Labour Relations

In line with its objective of creating an efficient and effective port system, the National Harbours Board is currently reviewing its policy on training and development. The objective: to maintain a high quality throughout the organization, with employees who have the knowledge, skills and experience to do their present job or to prepare them to assume other responsibilities in the future.

During the year, the Board held a number of courses and national meetings for staff. These included a second senior management course entitled "Managing Tomorrow's Challenges in Harbour

Administration", the first executive secretaries' seminar and the 14th annual conference of senior Board police officials. Ports general managers also gathered at national meetings.

The Board has an average of 1,249 unionized employees represented by 11 bargaining agents in 25 bargaining units. These units are located in nine different ports or grain elevators across Canada.

During 1982, 12 collective agreements expired, which represented 71 per cent of the Board's total unionized work force. In 1982, the major area of negotiation was within the general forces/elevator employees groups, where there were

seven requests for renewal of collective agreements, representing 722 employees. Twelve collective agreements were renewed, representing 57.2 per cent of all employees requesting renewal of their collective agreement.

During 1982, 505 person-days were indirectly lost at the Port of Vancouver, as a result of the British Columbia longshoremen's strike.

The Board introduced revised terms and conditions of employment for its exempt employees which are more up to date and reflect better those of groups with which we are competing when recruiting staff.



Canada's Future at the Ports

Planning Overall Port Development

The port capital project planning and development process is a complex one. Major port facilities must be developed in time to meet new market demand and ever-increasing volumes of cargo.

The overall planning of long-term port expansion and modernization to optimize land use and the allocation of resources all form an integral part of this ongoing process. It includes considerations such as terminal development, engineering design, feasibility studies and commodity forecasting from both a macro and micro-economic standpoint.

To facilitate this task, National Harbours Board has developed an annually revised 6 year business plan that

"In 1982, all Canada's ports handled \$38 billion worth of imports and exports. Cargo moving through the 15 National Harbours Board ports represented roughly half of Canada's total waterborne trade..."

identifies business opportunities and strategies that lead to effective port development and planned capital spending. It has also developed master plans as a management tool to guide the long term overall development of the port system. In recent years, master plans have been completed for the majority of the National Harbours Board major ports. In 1982, work continued and neared completion on the plans for the ports of Vancouver, Montreal, and St. John's.

Port Development: Geared to Enhance Canada's International Trade

Canada is one of the world's leading trading nations. Exports alone account for one quarter of the gross national product, a much higher percentage than most leading industrialized countries such as the USA, Japan, West Germany and Great Britain.

The ports play a vital role in the national commercial transportation system. In 1982, all Canada's ports handled \$38 billion worth of imports and exports. Cargo moving through the 15 National Harbours Board ports represented roughly half of Canada's total waterborne trade, both foreign and domestic.

National Harbours Board's contribution to Canadian waterborne trade is thus significant indeed.

In response to Canada's trade opportunities, the National Harbours Board is vigorously pursuing port development for such key resource commodities as coal, grain, potash and forest products. General and containerized cargoes are not neglected as plans are ongoing for port development in those areas that match trade prospects and technological advances in the shipping industry.

Two World-Class Coal Terminals

National Harbours Board is a key player in the development of two world class coal terminals at its West Coast ports of Vancouver and Prince Rupert, British Columbia. Total commitments to the end of 1982 at both these projects amount to \$96 million for site preparation and infrastructure services alone. By 1990, West Coast coal exports are expected to more than double. National Harbours Board will be ready to meet this challenge.

Located south of Vancouver harbour, the present Roberts Bank coal terminal



until recently consisted of a 25-hectare coal export facility. It receives coal from producers in south-eastern British Columbia and Western Alberta destined primarily for Pacific Rim countries. National Harbours Board's \$47.7 million expansion to Roberts Bank proceeded on schedule during 1982. The project will provide three additional 25-hectare sites, enlarge the berthing area and widen the access causeway route. By the end of 1982, the land reclamation project at Roberts Bank was nearing completion.

...“the Westshore facility will have increased its total throughput capacity of 12 million tonnes to over 25 million tonnes of coal annually”

Other remaining work by National Harbours Board at Roberts Bank involves building a tugboat basin, causeway roads, a cargo shed and a small administration building, and gravel surfacing. Westshore Terminals, the operator of the original site at Roberts Bank, has leased the first of the three additional sites and is presently building a deepwater wharf, an additional tandem car dumper and an additional stacker reclaimer and associated storage area. This enlarged terminal will be operational by September 1983. At that time, the Westshore facility will have increased its total throughput capacity of 12 million tonnes to over 25 million tonnes of coal annually.

At the northern West Coast Port of Prince Rupert, construction of the \$250 million Ridley Island coal terminal was well advanced by the end of 1982. National Harbours Board is the major partner in Ridley Terminals Inc., a corporation established to develop and operate the terminal. The Board is also responsible for site preparation and the provision of infrastructure services such as power and water to Ridley Island, at a total cost of \$50 million. This terminal is part of the \$2.3 billion North East B.C. coal project, one of Canada's mega-projects, to develop two major coal mines and upgrade and expand the corresponding railway links.

During 1982, Ridley Terminals Inc.



awarded 45 separate contracts for construction of the coal terminal. Components include construction of a water supply system, an electrical substation, a rail loop track and excavation of a dumper pit. Other contracts were let for marine works, shiploaders, offshore and onshore conveyor systems, stacker-reclaimers, a tandem car-dumper, other related machinery and heavy construction work such as dredging, drilling and piling, as well as construction of work camps. The entire project has to be carried out over a tight critical path, so that Ridley Terminals can meet its commitment to ship the first coal to Japan at the beginning of 1984.

...“construction of the \$250 million Ridley Island coal terminal was well advanced by the end of 1982.”

The terminal can be expanded to double its present capacity of 12 million tonnes a year of coal, if new market opportunities in Pacific Rim countries as well as South America and Western Europe should materialize.

Major Expansion to Eastern Canadian Grain Elevators

Rising world demand for grain has led National Harbours Board to establish a five year, multi-million capital expenditure program at six Eastern Canadian ports. This will greatly modernize and improve the efficiency of existing grain elevator storage and handling facilities, so that much larger volumes of grain can move at faster throughput rates.

A program to improve the Port of Halifax grain elevator was well underway during 1982. It will be completed in 1984 for a total cost of \$4.9 million. The program involves renovating the grain elevator car dumper, purchasing new equipment, installing dust control and other safety items and improving overall operating efficiency at the elevator.

At the Port of Québec, a \$7 million program to expand and improve efficiency at the Bunge grain elevator was under study during 1982. Costs will be shared equally by National Harbours Board and Bunge of Canada, Limited, our private sector partner. Construction is to begin in 1983 and be completed by the end of the year. This project would increase throughput capacity at the elevator by over 500,000 tonnes of grain annually, so that the Port of Québec will continue to play a major role in the St. Lawrence Seaway grain transportation system.

"The Port of Québec will continue to play a major role in the St. Lawrence Seaway grain transportation system."

A major plan to invest several million dollars and expand grain handling operations at the Port of Montreal was developed during 1982. Studies are now underway on projects to improve the Port's grain elevators over the next five years.

By year-end, seven major projects at the Port of Montreal's grain elevators were either completed or well advanced.

At Grain Elevator Number Four, a project to expand storage capacity by 112,000 tonnes was completed in December 1982, at a cost of over \$20 million. Initial design work to increase automation at the ship loading gallery and other improvements to the gallery were also completed during 1982.

Other future projects at this elevator now in the preliminary design, feasibility study or planning stages call for spending up to \$30 million by 1985. They include a self-unloading system for lakereels, an improved rail unloading facility and additional dust control measures. All these projects will greatly enhance efficiency, speed and cost effectiveness of this high volume export elevator at the Port of Montréal.

At Grain Elevator Number Three, a \$3.7 million truck loading facility upgrading project was completed by the end of 1982. Feasibility studies are now underway at the elevator, to support future plans for improving the marine towers, further rationalization of operations and dust control.

"By year end, seven major projects at the port of Montréal's grain elevators were either completed or well advanced."

At Montreal's other grain elevator, Number Five, a \$2.8 million program to install an interconnection system for grain receiving scales, for the elevator's new storage annex, built in 1980, was completed during the year. A feasibility study was completed during 1982 at this elevator, to build marine towers, streamline operations and install a dust control system. Costs for these future projects are now estimated at about \$33 million.

At Port Colborne, Ontario, a project to improve the grain elevator dust control system at a cost of \$2.3 million began during 1982, and should be completed during 1983. A major portion of a \$2.25 million project to upgrade the dust control system in the grain elevator at Prescott, Ontario was completed during 1982.

At the Port of Churchill, Manitoba, the National Harbours Board, in cooperation with other government departments, formed a working group at the end of 1982 to examine the feasibility of further capital expenditures.

Major West Coast Grain Export Terminal

National Harbours Board is involved in a major expansion to West Coast grain export capability. Construction of a modern \$300 million grain terminal complex is underway on Ridley Island, at the Port of Prince Rupert. The Board is directly responsible for site preparation and the provision of infrastructure services to the grain terminal now being built there. This project component alone represents an investment of over \$35 million by National Harbours Board. The Province of Alberta is contributing some \$6 million towards this program.

The grain terminal will be designed, built and operated by a private sector consortium of grain companies, Prince Rupert Grain Limited. Construction on the grain terminal complex began in 1982.

"Upon completion of this ultra-modern facility early in 1984, Canada's West Coast grain export facility will increase by about 30 per cent."

Upon completion of this ultra-modern facility early in 1984, Canada's West Coast grain export capacity will increase by about 30 per cent.

The National Harbours Board is thus meeting its commitment to provide the infrastructure for the grain terminal on time. The completion of the Board's grain-related projects across Canada will provide a very tangible contribution to the country's balance of trade by increasing transportation effectiveness for exporting this commodity as well as stimulating local and regional economies.

New Potash Export Terminal

A large-scale potash terminal was under construction during 1982 at the Port of Saint John, New Brunswick. This



brand-new terminal was specifically designed and developed by National Harbours Board to export this valuable resource from mines located at nearby Sussex, New Brunswick. Phase one of this project will be completed by the summer of 1983, representing a total investment of over \$21 million by National Harbours Board. Major components include the creation of a landfill area of about seven hectares, harbour dredging to obtain additional water draught and construction of a new wharf. This facility can be expanded to accommodate additional mines if they develop.

Forest Products Terminal Expansion

At Canada's West Coast port of Vancouver, a major expansion to Lynnterm general cargo and forest products terminal at a cost of \$3.3 million was well underway during 1982. Upon completion of this project in 1983, the terminal will boast a total surface area of 27 hectares, with over 730 linear metres of berthing space. Phase two of this expansion project will require an additional investment of \$2.3 million.

Container Terminals: A Period of Rapid Growth

Another priority area of the National Harbours Board's development strategy lies in the upgrading and expansion of its container handling facilities. The container business has been an increasingly important activity for the major Canadian container ports of St. John's, Halifax, Saint John, Montréal and Vancouver.

At the Port of St. John's, Newfoundland, a feasibility study for a \$2.3 million program to improve the

between Montréal, Halifax and St. John's.

At the Port of Halifax, Secretary of State Gerald Regan opened Container Terminal II in July 1982. This event celebrated the end of a five year construction period, for this \$34.3 million, 305-metre facility. National Harbours Board contributed \$27.8 million towards the project and the Government of Nova Scotia, \$6.5 million.

At Racine terminal in the Port of Montréal, a major \$17 million project was completed in December 1982, to build a new 242-metre long wharf, 4.5 hectares of additional back-up space, new crane rail foundations and terminal trackage, underground services, and an access road. The Racine facility can now offer port customers a total cargo-handling surface of 7.1 hectares, complete with three modern berths and high vessel turnaround time.

At another of the Port of Montréal's container facilities, Task terminal, a \$2 million project to construct new gantry container crane rail foundations and related electrical components was finished by November 1982. Construction started on another \$3.4 million project to extend berth space by 70 metres and enlarge the back-up landfill area, in the fall of that year. When completed, the Task facility will provide a total cargo-handling surface of some 10 hectares.

"The Port of Vancouver awarded an \$11 million contract for two modern gantry container cranes to ensure rapid vessel turnaround time."

All these projects will greatly enhance the quality of container handling services for Port of Montréal users. Further large scale investment in other container related projects is now being investigated by the Port.

At the Port of Vancouver, an \$18.6 million program to improve efficiency and expand the volume of operations at Vanterm and Centennial container terminals was well advanced by the end of 1982. As part of this program, in August 1982, the Port of Vancouver awarded an \$11 million contract for the supply and installation of two modern gantry container cranes, to ensure rapid vessel turnaround time and to enhance its share of West Coast container traffic. Phase two of this expansion will start in 1983, at a further cost of \$16.7 million.

Construction on another \$4.5 million program for Clark Drive Overpass at the Port of Vancouver was initiated in 1982.

"The container business has been an increasingly important activity for the major Canadian container ports of St. John's, Halifax, Saint John, Montréal and Vancouver."

Port's main terminal was completed during 1982. This project will provide the Port with efficient container handling capability to accommodate the containerization of general cargo moving





This project is part of the Port's long term modernization and development plan and will be completed in 1983.

Completion of all these major container and container related projects by the National Harbours Board will ensure that these ports will maintain and improve their competitive edge in the coming years in this fast paced field.

Ports as Tools in Regional Development

While National Harbours Board is aggressively expanding port facilities to accommodate Canadian trade opportunities, corporate activities are not limited to these freight movements alone.

At the Port of Sept-Iles, conceptual plans for construction of a major new public port facility at Pointe Noire, on the Bay of Sept-Iles, to replace the aging Monseigneur Blanche Wharf, were completed in 1982. Preliminary engineering and design work for building a 260-metre wharf at this new deep-water site was also completed in 1982. Cost of the project is estimated at \$36.5 million over the next four years. The project should have

favourable "socio-economic" impact on the local community, provide basic port infrastructure for the region and encourage future industrial and port related investments.

At the Port of Chicoutimi, National Harbours Board finalized a proposal for relocating the Port further downstream to a new site located at Grande Anse, 15 kilometres from the present location. This move will allow redevelopment of the downtown area, while providing the region with a modern deep-water year-round port. Preliminary engineering and design work, as well as a lengthy consultation process involving various local interest groups, was completed during 1982. Total cost of the port project is now estimated at \$27.3 million. The Board has already purchased most of the land for the development and is now negotiating the acquisition of the remaining land and water lots, as the federal environmental study has indicated that the project meets current standards.

At the Port of Trois-Rivières, a project

to restore the historic port area and adjacent urban area which has been under study since 1976, was approved in June 1982. National Harbours Board reached agreement with Public Works Canada to transfer 2.1 hectares of port property needed for the redevelopment.

"The Port of Vancouver will contribute more than \$20 million towards a passenger and cruise ship facility as part of Canada Harbour Place."

On April 1, 1982, the Federal Government accepted responsibility for the development of Pier B-C at the Port of Vancouver. Canada Harbour Place Corporation will build a federal pavilion complex on the pier for Expo '86 that will become a trade and convention centre after 1986. The Port of Vancouver will contribute more than \$20 million towards a passenger and cruise ship facility as part of Canada Harbour Place.

These projects indicate clearly the National Harbours Board's commitment to overall waterfront development all across Canada while working to support local and regional social and economic goals.

Capital Spending at the Ports: An Overview

National Harbours Board's capital expenditure programs for the next five years call for investing over \$700 million. This high level of capital spending at the ports supports Canadian trade objectives. This goal is now enacted in the new ports legislation as one of our corporate objectives.

We do so by ensuring that our ports are endowed with modern, efficient cargo-handling facilities. Efficient ports attract new customers and new markets for Canada, because they move ever increasing quantities of goods safely and reliably.

The surpluses that National Harbours Board generates in turn become an investment in Canada's future. All our

capital projects have a tangible impact on the national balance of trade, because we help Canada's exports grow.

Moreover, through the timely planning of port facilities, geared to meet demand as the need arises, as well as through the responsible pricing of our services and facilities, National Harbours Board also makes sure that port users are able to ship their goods competitively, as well as on time to meet their commitments. Efficient ports are thus cost-effective ports for our users. Efficiency in all its dimensions is thus our watchword at National Harbours Board. It also remains as one of our corporate objectives, as written into the new ports legislation.

"Another of our priorities is to encourage private sector participation in terminal operations."

Another of our priorities is to encourage private sector participation in

terminal operations. This action encourages further investment in the ports, over and above what the National Harbours Board spends directly. As we spend, so do our partners in the private sector, who plan to invest about \$300 million in the ports over the next five years. Port development has a multiplier effect, creating significant spin-offs for local, regional and national economies. This goal is also one of our corporate objectives as announced in the new ports policy. Port investment is thus an integral part of Canada's economic and regional development strategy.

For all these reasons, 1982 was an exceptional year for the National Harbours Board. Despite the world recession, the Board exceeded many past performance levels and broke new records. Through a dynamic, forward-looking capital spending program at the ports, National Harbours Board is already implementing the major objectives of the national port policy, as confirmed by the new Canada Ports Corporation Act of 1983.



Financial Review:

This review includes comments and data on the financial position and results of operations for the years 1978 to 1982. It should be read in conjunction with the consolidated financial statements and accompanying notes.

For the third consecutive year National Harbours Board recorded a net profit figure and increased its operating revenue. These accomplishments are especially significant when measured against the performance of the Canadian economy over the same period.

Net Income

Despite the poor economic climate in 1982, the Board managed to record only a slight decline in its net income—from \$59.8 million in 1981 to \$57.5 million in 1982. The main factors in the decline are:

(1) Port operations generated \$2.4 million less in operating income. The gross margin percentage (operating income as a percentage of operating revenue) decreased from 16.9 per cent in 1981 to 14.8 per cent in 1982.

(2) An increase in the Board's investment base and high yields in the first half of the year generated an improvement of \$3.1 million in interest income over 1981.

(3) The reduction in the gain on sale of fixed assets of \$2.4 million from 1981 is due primarily to sale of land at the Port of Québec in 1981.

(4) An increase in interest expense of \$0.6 million due to additional borrowings made in 1982. (The details of the long-term debt are shown in Note 8 to the financial statements.)

Return on Fixed Assets Employed

As a result of the large investment in capital expenditures, the return on fixed assets employed decreased to 6.9 per cent in 1982 from the 8.2 per cent level in 1981. (See Figure 2.)

Operating Revenue

The Board's operating revenue in-

creased \$10 million or 5.5 per cent in 1982 when compared to 1981. (See Figure 3.) Increases were achieved at 10 of the 15 ports. In terms of absolute dollars, the biggest increases were achieved at two ports: the Port of Montréal's operating revenue increased by \$4.6 million, while the Port of Québec's revenue increased by \$2.5 million.

Increases in operating revenue in the range of 15 to 25 per cent were achieved at the Ports of St. John's, Halifax, Belledune and Churchill. At all of these locations, the increases were due to a general rise in activity, compounded by sound marketing practices.

Tonnage

Because of the recession, the total tonnage declined to 137 million tonnes in 1982. (See Figure 4.) This represented a drop of 14.6 per cent from the 1981 level. Tonnage decreases were encountered for both containers and general cargo as well as for bulk commodities other than grain. Grain showed an increase in tonnage of approximately 13.3 per cent. The composition of 1982 tonnage is shown in Figure 5.

Passengers

In 1982 the number of landed and embarked and in-transit passengers on vessels calling at the National Harbours Board's ports was 213,852 and 45,682 respectively, for a total of 259,534 passengers. The ports of Halifax, Québec, Montréal, Vancouver and Prince Rupert are included in these figures. Comparable statistics are not available for previous years.

Expenses

Operating expenses in total increased by 8.2 per cent in 1982, which was below the overall level of inflation in Canada during the year. Among the major components of costs, energy and utilities increased by 14.9 per cent, which is explained by the large price increases

absorbed during the year; and salaries increased by 12.6 per cent.

Depreciation increased by \$4.2 million from 1981. The increase is largely due to a 1981 reversal of depreciation at the Port of Halifax of \$1.26 million, which had been expended in prior years, and also to the increase of completion of fixed assets in 1982.

Capital Expenditures

During the year, National Harbours Board invested \$190.8 million in capital expenditures. This investment includes capital expenditures of \$65.4 million incurred by Ridley Terminals Inc., which is 90 per cent owned by the Board. (See Figure 6.) These fixed asset additions were funded by \$75.8 million in working capital, \$24.0 million in grants, \$50.4 million in loans and by a recoverable contribution by Canada of \$40.6 million.

The year's net additions have increased the total cost of the Board's fixed assets to \$915.8 million. The more significant capital projects which were under way during 1982 have been described in a previous section of this report.

Employee Data

The average number of employees decreased marginally from 1,766 in 1981 to 1,760 in 1982. (See Figure 7.) This factor, when considered in conjunction with employee output, resulted in a slight increase in the Board's measures of employee productivity. The figure reflecting employee salaries and benefits as a percentage of operating revenue increased to 28.5 per cent in 1982 (26.7 per cent in 1981). (See Figure 8) Tonnes per employee improved 7.8 per cent when compared to 1978 but decreased over the 1981 level by 14.3 per cent which reflects the reduction of 14.6 per cent in total tonnage due to the worldwide recession. (See Figure 9.)

Figure 1: Net Income (Loss) Before Special and Extraordinary Items

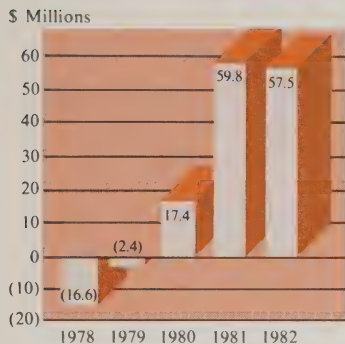
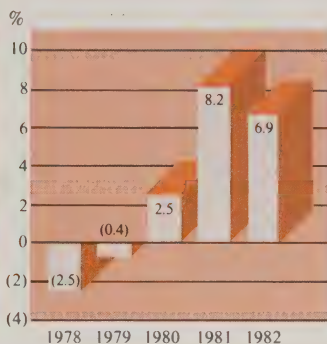


Figure 2: Return on Fixed Assets Employed



Note: This measure relates net income (loss) before special and extraordinary items to the average cost of fixed assets for the year.

Figure 3: Operating Revenue

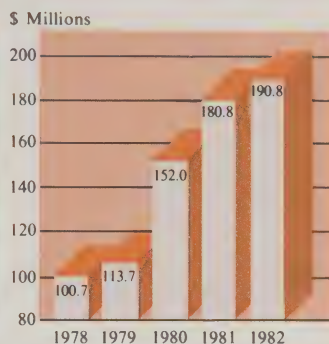


Figure 4: Total Tonnage

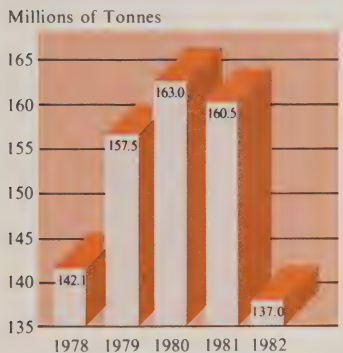


Figure 5: Composition of 1982 Tonnage

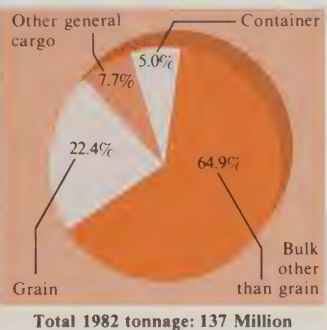


Figure 6: Nature of 1982 Fixed Asset Additions

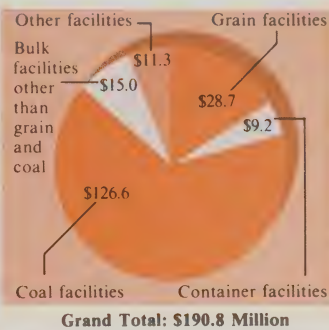


Figure 7: Average Number of Employees



Figure 8: Salaries and Employee Benefits as a % of Operating Revenue

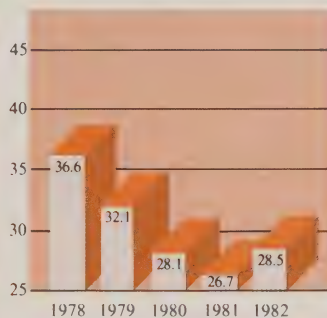
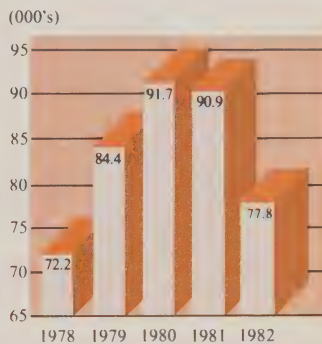


Figure 9: Tonnes per Employee



National Harbours Board

(Established by the National Harbours Board Act)

Consolidated Balance Sheet

as at December 31, 1982 (in thousands of dollars)

ASSETS		1982	1981
Current			
Cash	\$	2,989	\$ 1,749
Treasury bills, at cost which approximate market value		157,374	120,207
Accounts receivable		31,149	27,987
Due from Canada		7,934	1,023
Materials and supplies		2,379	2,133
		<u>201,825</u>	<u>153,099</u>
Long-term			
Canada bonds, at amortized cost (market value: 1982-\$82,833 1981-\$66,142)		82,211	81,778
Receivables (Note 3)		<u>6,634</u>	<u>6,848</u>
		<u>88,845</u>	<u>88,626</u>
Fixed (Note 5)		<u>587,990</u>	<u>439,605</u>
Deferred costs		<u>235</u>	<u>—</u>
		<u>\$878,895</u>	<u>\$ 681,330</u>
LIABILITIES			
Current			
Accounts payable and accrued liabilities	\$	50,934	\$ 27,828
Grants in lieu of municipal taxes		12,601	11,997
Deferred revenues		5,597	4,263
Current portion of long-term liabilities		<u>1,133</u>	<u>1,733</u>
		<u>70,265</u>	<u>45,821</u>
Long-term			
Demand bank loan (Note 6)		42,479	—
Accrued employee termination benefits		9,434	8,451
Financing provided by province (Note 7)		20,610	20,793
Loans from Canada (Note 8)		506,914	499,750
Recoverable contributions from Canada (Note 9)		<u>60,845</u>	<u>176</u>
		<u>640,282</u>	<u>529,170</u>
Minority interest		<u>4,529</u>	<u>23</u>
		<u>715,076</u>	<u>575,014</u>
EQUITY OF CANADA			
Contributed capital		349,361	349,361
Deficit		<u>185,542</u>	<u>243,045</u>
		<u>163,819</u>	<u>106,316</u>
		<u>\$878,895</u>	<u>\$ 681,330</u>

On behalf of the Board:

Acting Chairman

Director

Stephen W. Wymann

National Harbours Board

Consolidated Statement of Income and Deficit
for the year ended December 31, 1982 (in thousands of dollars)

REVENUES	1982	1981
Harbour services	\$ 46,621	\$ 45,040
Grain services	31,550	29,038
Cargo handling services	56,385	58,426
Rentals	37,747	30,362
Shipping services and other	18,481	17,967
	<u>190,784</u>	<u>180,833</u>
EXPENSES		
Salaries and employee benefits	54,412	48,340
Purchased services	60,450	60,929
Energy and utilities	7,375	6,417
Depreciation	18,228	14,023
Grants in lieu of municipal taxes	8,405	9,864
Other	13,732	10,656
	<u>162,602</u>	<u>150,229</u>
INCOME FROM OPERATIONS	<u>28,182</u>	<u>30,604</u>
OTHER INCOME (EXPENSE)		
Interest income	31,550	28,452
Interest expense	(2,796)	(2,204)
Gain on disposal of fixed assets	567	2,996
	<u>29,321</u>	<u>29,244</u>
NET INCOME	<u>57,503</u>	<u>59,848</u>
DEFICIT AT BEGINNING OF THE YEAR	<u>243,045</u>	<u>302,893</u>
DEFICIT AT END OF THE YEAR	<u>\$185,542</u>	<u>\$243,045</u>

National Harbours Board

Consolidated Statement of Changes in Financial Position for the year ended December 31, 1982 (in thousands of dollars)

<u>SOURCE OF FUNDS</u>	<u>1982</u>	<u>1981</u>
Operations		
Net income	\$ 57,503	\$ 59,848
Items not affecting funds		
Depreciation	18,228	14,023
Accrued employee termination benefits	983	588
Gain on disposal of fixed assets	(567)	(2,996)
Amortization of discount on Canada bonds	(433)	—
	<u>75,714</u>	<u>71,463</u>
Demand bank loan	42,479	—
Loans from Canada	7,875	—
Recoverable contributions from Canada	60,669	176
Minority interest	4,506	23
Reduction of long-term receivables	214	307
Capital grants	23,969	17,437
Proceeds on disposal of fixed assets	<u>806</u>	<u>4,973</u>
	<u>216,232</u>	<u>94,379</u>
<u>APPLICATION OF FUNDS</u>		
Additions to fixed assets	190,821	65,049
Deferred costs	235	—
Loans from Canada currently payable	711	589
Reduction of financing provided by province	<u>183</u>	<u>806</u>
	<u>191,950</u>	<u>66,444</u>
Canada bonds presented as long-term assets	—	81,778
	<u>191,950</u>	<u>148,222</u>
<u>INCREASE (DECREASE) IN WORKING CAPITAL</u>	<u>24,282</u>	<u>(53,843)</u>
<u>WORKING CAPITAL AT BEGINNING OF THE YEAR</u>	<u>107,278</u>	<u>161,121</u>
<u>WORKING CAPITAL AT END OF THE YEAR</u>	<u>\$131,560</u>	<u>\$107,278</u>

National Harbours Board

Notes to Consolidated Financial Statements December 31, 1982

1. Significant Accounting Policies

(a) Basis of Consolidation

These consolidated financial statements (Board) include the accounts of National Harbours Board (NHB), including the accounts of all the ports and other facilities under its administration, and its 90% owned company Ridley Terminals Inc. (RTI), incorporated on December 18, 1981 under the Canada Business Corporations Act. All transactions between NHB and RTI have been eliminated.

(b) Fixed Assets and Depreciation

Fixed assets are recorded at cost except for those transferred to NHB from Canada which are recorded at values established at the time of transfer (appraisal or fair market value). Grants towards capital projects received from Canada (which are not capital contributions) and third parties are credited directly against the cost of the related fixed assets.

Construction costs incurred on the Ridley Island coal terminal by RTI are capitalized and will be depreciated when the terminal reaches operational capability. Operational capability will be attained at the date the terminal will have handled a total of three million tonnes of cargo. Construction costs capitalized include engineering, administration, interest, insurance and site rental costs.

Depreciation of fixed assets is calculated on the straight-line basis for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

(c) Deferred Costs

Operating and marketing costs incurred by RTI during the construction of the Ridley Island coal terminal are deferred until the project reaches operational capability.

(d) Pension Costs

All permanent employees of NHB are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and NHB. These contributions represent the total liability of NHB and are recognized in the accounts on a current basis.

(e) Insurance

NHB assumes substantially all risks against fire and general perils, as well as for workmen's compensation claims. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the year incurred.

(f) Grants in Lieu of Municipal Taxes

Grants in lieu of municipal taxes are based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

(g) Employee Termination Benefits

NHB accrues in its accounts annually the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime com-

pensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with NHB policy.

2. Acquisition by National Harbours Board of Shares in Ridley Terminals Inc.

Order in Council (PC 1981-3669) dated December 18, 1981, authorized NHB to enter into an agreement dated December 17, 1981, with Federal Commerce and Navigation Ltd. for the development, management and operation of a coal terminal on Ridley Island at the Port of Prince Rupert. The agreement stipulates that at least 90% of the common (voting) shares of RTI shall be allotted and issued to NHB. At December 31, 1982, NHB had acquired 90% of the issued common shares and all the issued Class A cumulative preference (non-voting) shares of RTI at a cost of \$4,529,000.

In accordance with the agreement, NHB is committed to purchase shares of RTI up to \$23,021,000.

3. Long-Term Receivables

Long-term receivables result from sales of fixed assets and from an advance to an employee of RTI. The receivables become due over periods from 1 to 25 years at interest rates varying from nil to 8%.

4. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The Saint John Harbour Bridge Authority is indebted in the amount of \$14,532,000 (1981 - \$14,612,000) to NHB which in turn is indebted to the Government of Canada by the same amount, in accordance with the provisions of Vote L106b, Appropriation Act No. 7, 1967, 1967-68, c.8. The interest and repayment terms of the parliamentary advances to NHB are identical to those of the debentures of the Authority. Under the terms of the agreement between the Government of Canada and the Authority, the Government has, in effect, guaranteed the repayment of both principal and interest on the debentures. Therefore, both the debentures receivable and advances and loans payable to the Government have been offset against each other and are not reflected as a separate asset and liability on the consolidated balance sheet. Interest income and expense of \$996,000 (1981 - \$1,002,000) have been similarly offset and do not appear in the consolidated statement of income and deficit.

On July 9, 1981, Treasury Board agreed to the transfer of the responsibility for the administration of the indebtedness of the Saint John Harbour Bridge Authority as well as the equivalent loan payable to the Government of Canada Department of Finance from the accounts of NHB to the Department of Transport. As at December 31, 1982, this transfer had still to be completed.

5. Fixed Assets

(a) Summary		(in thousands of dollars)			
		Depreciation rates %	Cost	1982	1981
				Accumulated depreciation	Net
Land			\$134,385	\$ —	\$134,385
Dredging	2.5 - 6.7		33,895	21,590	12,305
Berthing structures	2.5 - 10		262,501	132,183	130,318
Buildings	2.5 - 10		158,855	81,240	77,615
Utilities	3.3 - 10		37,595	15,366	22,229
Roads and surfaces	2.5 - 10		55,700	24,063	31,637
Machinery and equipment	5 - 100		72,699	51,787	20,912
Office furniture and equipment	20		2,508	1,606	902
Projects under construction, including Ridley Island coal terminal			157,687	—	157,687
			<u>\$915,825</u>	<u>\$327,835</u>	<u>\$587,990</u>
					<u>\$439,605</u>

(b) Land Transfer

In 1979, NHB effected a land transfer with Canada Mortgage and Housing Corporation and, as at December 31, 1982, had still to transfer eight acres of land valued at \$1,204,000 in order to complete the transaction. The cost of the land not yet transferred has not been relieved from the accounts and the related liability of \$1,204,000 is included in accounts payable.

(c) Capital Grants

During the year, NHB received capital grants towards the construction of capital projects to-

talling \$23,969,000 of which \$23,890,000 (1981 - \$17,437,000) was from Canada. These grants have been credited directly against the cost of the related fixed assets.

(d) Capital Expenditure Commitments

Contractual obligations for the completion, construction and purchase of fixed assets are estimated at \$189 million. Of this amount, it is estimated that \$117 million will be expended in the year ending December 31, 1983 and the balance in subsequent years.

6. Demand Bank Loan

Interim construction financing for the Ridley Island coal terminal has been arranged by RTI with a Canadian chartered bank on the basis of a comfort letter from the Federal Minister of Transport guaranteeing repayment of principal and interest to a maximum of \$150 million. The loan is payable on demand and interest is charged at the bank's prime rate, payable monthly.

Under the terms and conditions of the loan agreement, advances may be by way of promissory notes or banker's acceptances. The banker's acceptance fee will be the lesser of $\frac{3}{4}$ of 1% or the bank's prime acceptance fee until June 30, 1984 and thereafter at the prime acceptance fee.

These advances are to become part of long-term construction financing being arranged with the bank to a maximum aggregate of the lesser of 80% of the project cost or \$185 million, with repayment of principal not expected to commence until 1991. This financing is subject to a guarantee by the Government of Canada to be obtained by August 31, 1983.

7. Financing Provided by Province

Under an agreement dated July 13, 1972, the Province of New Brunswick advanced \$25 million to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by NHB.

Until the non-interest bearing advance is repaid, the Province will receive 50% of the net operating income of the Terminal, under the terms of an agreement dated January 1, 1976.

8. Loans from Canada

	(in thousands of dollars)	
	1982	1981
Loans bearing interest at 6.25% to 15.625% with blended annual principal and interest repayment requirements of \$4,014,000 and maturing between December 31, 2000 and 2002	\$ 32,424	\$ 25,138
Less: current portion	711	589
	31,713	24,549
Non-interest bearing loans with indefinite due date	317,739	317,739
Accrued interest on loans not due and payable	157,462	157,462
	<u>\$506,914</u>	<u>\$499,750</u>

Principal repayment requirements over the next five years amount to \$711,123 in 1983, \$773,341 in 1984, \$841,695 in 1985, \$916,865 in 1986 and \$999,611 in 1987.

9. Recoverable Contributions from Canada

(a) Infrastructure

During the year 1981, Treasury Board approved a recoverable contribution of \$48,300,000 for the construction of the infrastructure for the Ridley Island coal terminal. The contribution is interest free until April 1, 1989. The repayment of the contribution and interest is over 20 years commencing April 1, 1990 with the first three annual payments for interest and the remaining seventeen equal annual installments are for the repayment of contribution and interest.

The interest rates applicable are the weighted average rates set on NHB loans at the time each recoverable contribution was made. The recoverable contribution received as of December 31, 1982 was \$40,773,000 (1981 \$176,000).

(b) Equity

In 1982, NHB received from Canada a recoverable contribution of \$20,072,000 for the purchase of shares in RTI. Interest is computed at a rate of 15.375% from the date on which the contribution was received. The repayment of the contribution and interest is to be made to the extent of dividends received from RTI.

Treasury Board may, in consultation with the Minister of Finance, determine the terms and conditions of repayment of both the contribution and interest, just prior to April 1, 1989.

10. Contingencies

- (a) Claims aggregating approximately \$18 million in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Board's property and sundry other matters in

dispute have been made against the Board but are not reflected in the accounts. In the opinion of the Board, its position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

- (b) NHB is aware of cracks in some pilings in one of the piers at a port. A consultant is presently engaged in determining the cause of cracking and will be recommending corrective action to be taken. At this time, the extent

of any future costs which may be incurred, and the extent to which these costs will be recovered, cannot be reasonably estimated.

11. Dividends in Arrears

At December 31, 1982, dividends in arrears for the Class B cumulative preference (non-voting) shares of RTI, all held by the minority shareholder, amounted to \$536,000, including interest of \$7,000.

12. Canada Ports Corporation Act

The Canada Ports Corporation Act was passed by the House of Commons on July 26, 1982 and will be proclaimed to come into force on February 24, 1983. This Act will amend the National Harbours Board Act, change the name of National Harbours Board to Canada Ports Corporation and allow the establishment of certain local port corporations.

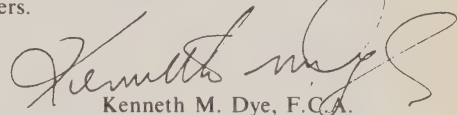
Auditor's Report

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the consolidated balance sheet of National Harbours Board as at December 31, 1982 and the consolidated statements of income and deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these consolidated financial statements give a true and fair view of the financial position of the Board as at December 31, 1982 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Board, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.



Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
February 23, 1983

Five-year Review

(millions except for arrivals, employees and ratios)

Results of operations

	1982	1981	1980	1979	1978
Operating revenue	\$190.8	\$180.8	\$152.0	\$113.7	\$100.7
Operating expenses	162.6	150.2	133.2	111.6	106.5
Operating income (loss)	28.2	30.6	18.8	2.1	(5.8)
Other income (expense) -net	29.3	29.2	(1.4)	(4.5)	(10.8)
Net income (loss)	57.5	59.8	17.4	(2.4)	(16.6)
Funds provided by operations	75.7	71.5	57.3	28.2	17.0

Financial position at year end

Working capital	\$131.6	\$107.3	\$161.1	\$117.0	\$111.9
Fixed assets - at cost	915.8	752.4	715.3	685.9	647.7
Total assets	878.9	681.3	620.1	568.8	526.3
Equity of Canada	163.8	106.3	46.5	30.6	33.0

Capital expenditures (by source of funding)

Working capital	\$ 75.8	\$ 47.4	\$ 10.3	\$ 25.3	\$ 1.9
Loans	50.4	—	22.8	21.3	28.8
Grants	24.0	17.4	4.8	5.8	7.8
Contributions	40.6	0.2	—	—	—
Interdepartmental transfers	—	—	—	5.7	—
Total	\$190.8	\$ 65.0	\$ 37.9	\$ 58.1	\$ 38.5

Metric tonnage through NHB ports

Grain	30.6	27.0	29.2	21.4	22.5
Bulk other than grain	88.9	114.2	113.7	117.0	101.4
Container	6.9	7.5	7.2	7.1	6.6
Other general cargo	10.6	11.8	12.9	12.0	11.6
Total traffic	137.0	160.5	163.0	157.5	142.1

Vessel arrivals

29,550	33,031	35,854	35,438	37,452
--------	--------	--------	--------	--------

Employees

Average number of employees	1,760	1,766	1,777	1,865	1,967
-----------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Ratios

Return on fixed assets employed	6.9%	8.2%	2.5%	(0.4%)	(2.5%)
Operating revenue/tonne	\$ 1.39	\$ 1.13	93¢	72¢	71¢
Tonnes/employee	77,841	90,883	91,728	84,450	72,242

National Harbours Board

Corporate Directory

Board

P.A.H. Franche
Chairman
(until July 1, 1982)

J. Auger
Vice-Chairman
(Acting Chairman from July 1, 1982)

Mrs. M. Robson
Member

Dr. S.H. Weyman
Member

Executive Officers

P.A.H. Franche
President and Chief Executive Officer
(until July 1, 1982)

J. Auger
Senior Vice-President
(Acting President and Chief Executive Officer from July 1, 1982)

F. Godbout
Vice-President, Finance

D.N. Morrison
Vice-President, Operations

R.S. Tower
Vice-President, Law & Corporate Secretary

Port Officers

Port/Elevator

St. John's (Nfld.)
Halifax
Saint John (N.B.)
Belledune
Sept-Iles
Chicoutimi
Baie des Ha! Ha!
Québec
Trois-Rivières
Montréal
Prescott
Port Colborne
Churchill
Vancouver
Prince Rupert

General Manager/ Superintendent

D. Fox
R.V. Beck
G.C. Moulard
N.A.
S. Tremblay
Y. Hébert
Y. Hébert
H. Allard
P. Alain
N. Beshwaty
R.E. Bailey
R. Fisher
D. Figurski
F.J.N. Spoke
K.R. Krauter

Port Authority Chairmen

R.W. Innes
G.E. Simmons
F.G. Elkin
N.A.
A. Lapointe
Lionel Major
Lionel Major
J.P. Biron
M. Germain
R. Boyer
N.A.
N.A.
K. Rawlings
G. McPherson
W.J. Scott

Port and Elevator Locations

National Office
320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0N6 Tel: (613) 996-6400

Port of St. John's
P.O. Box 6178
St. John's, Nfld.
A1C 5X8
Tel: (709) 737-4664

Port of Halifax
Ocean Terminals
P.O. Box 336
Halifax, N.S.
B3J 2P6
Tel: (902) 426-3643

Port of Saint John
P.O. Box 6429
Station A
Saint John, N.B.
E2L 4R8
Tel: (506) 648-4869

Port of Belledune
c/o National Office
320 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
Tel: (613) 996-6400

Port of Sept-Îles
P.O. Box 280
Sept-Îles, Québec
G4R 4K5
Tel: (418) 968-1231

Port of Chicoutimi
P.O. Box 760
Chicoutimi, Québec
G7H 5E1
Tel: (418) 543-0263

Port of Baie des Ha! Ha!
c/o Port of Chicoutimi
P.O. Box 760
Chicoutimi, Québec
G7H 5E1
Tel: (418) 543-0263

Port of Québec
P.O. Box 2268
Québec, Québec
G1K 7P7
Tel: (418) 694-3558

Port of Trois-Rivières
P.O. Box 999
Trois-Rivières, Québec
G9A 5K2
Tel: (819) 378-3939

Port of Montréal
Port of Montreal Building
Cité du Havre
Montréal, Québec
H3C 3R5
Tel: (514) 283-7042

Prescott Elevator
P.O. Box 520
Prescott, Ontario
K0E 1T0
Tel: (613) 925-4228

Port Colborne Elevator
P.O. Box 129
Port Colborne, Ontario
L3K 5V8
Tel: (416) 834-3644

Port of Churchill
P.O. Box 217
Churchill, Manitoba
R0B 0E0
Tel: (204) 675-8823

Port of Vancouver
1900-200 Granville Street
Vancouver, B.C.
V6C 2P9
Tel: (604) 666-3226

Port of Prince Rupert
110 3rd Avenue W.
Prince Rupert, B.C.
V8L 1K8
Tel: (604) 627-7545



New Canada Ports Corporation

The Canada Ports Corporation Act was proclaimed in full force on February 24, 1983, and was created to amend the National Harbours Board Act of 1936. The new Canada Ports Corporation, which came into being that day, replaces the National Harbours Board and is provided with the full powers of a present-day Crown Corporation.

Wide Ranging New Objectives

The Canada Ports Corporation, known as Ports Canada, has five corporate objectives. The first objective of the corporation is that it ensure that its ports are effective instruments of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives. The ports must also be efficient, and provide accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports. The ports must be able to be managed and operated with a high degree of local autonomy, yet remain consistent

with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national port system and the optimum deployment of resources. The Corporation is also responsible for ensuring that the development of the ports is coordinated with that of other marine activities and surface and air transportation systems.

Responsive New Form of Administration

A new 17-member Board of directors, representative of broad regional interests in port matters, was appointed the day of the proclamation of the Act. This new Board may recommend to the Minister, the establishment of local port corporations at former National Harbours Board ports, for those ports which meet criteria of national and regional significance, local interest in the affairs of the port, and of financial viability. One of the first tasks faced by the new Board was the delegation of powers to the local port corporations, to enable them to manage and operate their ports with a high degree

of autonomy.

Canada Ports Corporation ports will thus be administered either as local port corporations or directly by the central Board of directors, as divisional ports. The Act also provides for the establishment of local and regional advisory councils, as consultative bodies to provide considered and meaningful advice on port planning and development in Canada.

Ports Canada: Making the National Ports Policy a Reality

The new national ports policy, of which the Canada Port Corporation Act is a major component, has three major purposes: to allow delegation of authority to local ports, to set up a framework for broader regional participation in the overall planning and development of the ports and to enable the development of the national ports policy within a modern Corporate Board structure. The Canada Ports Corporation is the direct implementation of these three objectives.

Glenn W. McPherson

Chairman
Former Chairman of the Vancouver Port Authority
Vancouver, B.C.

A.C. Huxtable

Vice-Chairman
Member of the Halifax Port Authority and the Halifax/Dartmouth Port Commission
Halifax, N.S.

Jacques Auger

President and Chief Executive Officer
Ottawa, Ont.

Alastair W. Allan

Marine Administrator of Transport Canada
Ottawa, Ont.

Roméo Boyer

President of Québec Grues Ltée
former Chairman of the Montréal Port Authority and Chairman of the Montréal Port Corporation
Longueuil, Qué.

Raymond M. Dufour

Management consultant
Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau, Inc.
Québec, Qué.

Wendell J. Firlotte

Superintendent
Woodlands Division
New Brunswick International Paper Inc.
Dalhousie, N.B.

Robert W. Innes

Chairman
St. John's Port Authority
St. John's, Nfld.

The Honourable Otto E. Lang

Executive Vice-President of Pioneer Grain Ltd.
Winnipeg, Man.

Lionel Major

Director general
Inter-Cité Construction Limitée
Chairman
Chicoutimi Port Authority
Chicoutimi, Qué.

John H. Morrish

President and Chief Executive Officer of Fording Coal Ltd.
Calgary, Alta.

Marian L. Robson

Former director of the National Harbours Board
Chairman of the Vancouver Port Corporation
Vancouver, B.C.

William G. Somerville

President and Chief Executive Officer of Victoria and Grey Trust Company
Toronto, Ont.

Ian G. Stott

President
Stott Aluminim
Sydney, N.S.

James L. Thom

President of Montréal Shipping Company Limited and member of the Montréal Port Authority
Montréal, Qué.

John S. Thompson

General Manager
Ormiston Mining and Smelting Co.
Ormiston, Sask.

Dr. Stephen Weyman

Former director of the National Harbours Board
Saint John, N.B.

Canada Ports Corporation

Executive Officers

Glenn W. McPherson
Chairman

A.C. Huxtable
Vice-Chairman

Jacques Auger
President and Chief Executive Officer

D.N. Cassidy
Director General
Police and Security

Roger Cramm
Vice-President
Administrative Services

Camille Guérin
Vice-President
Finance

Alain Jarry
Vice-President
Corporate Policy and Planning

Francis J. MacNaughton
Vice-President
Technical Services

Vacant
General Counsel

Vacant
Director
Public Affairs

Françoise Bureau
Corporate Secretary

Committees

Executive Committee

Chairman: Glenn W. McPherson
Vice-Chairman: A.C. Huxtable

Members: Jacques Auger
The Honourable
Otto E. Lang
William H. Somerville
Ian G. Stott
James L. Thom

Audit Committee

Chairman: Roméo Boyer

Members: Wendell J. Firlotte
Ian G. Stott
John S. Thompson

Corporate Planning and Budgeting

Chairman: Dr. Stephen Weyman

Members: Alastair W. Allan
Lionel Major
John H. Morrish

Human Resources and Compensation

Chairman: Marian L. Robson

Members: Alastair W. Allan
Raymond M. Dufour
Robert W. Innes
Ian G. Stott

La Société canadienne des ports

Haute Direction

Glenn W. McPherson	Président du conseil d'administration
A.C. Huxtable	Vice-président du conseil d'administration
Jacques Auger	Président et dirigeant principal
Camille Guérin	Vice-président aux Finances
Alain Jarry	Vice-président
Politiques et planification de la Société	
Roger Cramm	Vice-président aux Services administratifs
Francis J. MacNaughton	Vice-président aux Services techniques
D.N. Cassidy	Directeur général Police et sécurité
Vacant	Directeur Affaires publiques
Vacant	Avocat général
Françoise Bureau	Secrétaire de la Société

Comités

Comité de planification et de budgétisation	
Président:	Dr. Stephen Weyman
Membres:	Alastair W. Allan Lionel Major John H. Morrish
Comité des ressources humaines et de la rémunération	
Président:	Marian L. Robson
Membres:	Alastair W. Allan Raymond M. Dufour Robert W. Innes Ian G. Stout
Comité de vérification	
Président:	Roméo Boyer
Membres:	Wendell J. Fritlotte Ian G. Stout John S. Thompson
Comité de direction	
Président:	Glenn W. McPherson
Vice-président:	A.C. Huxtable
Membres:	Jacques Auger L'honorable Otto E. Lang William H. Somerville Ian G. Stout James L. Thom

Emplacement des ports et éleveurs

Siège social
320, rue Queen, Ottawa (Ont.) KIA 0N6 Tél: (613) 996-6400



Port de Saint-Jean
C.P. 6178
Saint-Jean (T.-N.)
A1C 5X8
Tél.: (709) 737-4664

Port de Halifax
Ocean Terminals
Halifax (N.-E.)
B3J 2P6
Tél.: (902) 426-3643

Port de Québec
C.P. 2268
Québec (Qué.)
G1K 7P7
Tél.: (418) 694-3558

Port de Trois-Rivières
C.P. 999
Trois-Rivières (Qué.)
G9A 5K2
Tél.: (819) 378-3939

Port de Bellefleur
a.s. du Siège social
320, rue Queen
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 996-6400

Port de Sept-Îles
C.P. 280
Sept-Îles (Qué.)
G4R 4K5
Tél.: (418) 968-1231

Port de Chicoutimi
C.P. 760
Chicoutimi (Qué.)
G7H 5E1
Tél.: (418) 543-0263

Port de Montréal
Édifice du Port de Montréal
Cité du Havre
Montréal (Qué.)
H3C 3R5
Tél.: (514) 283-7042

Élèveleur de Prescott
C.P. 520
Prescott (Ont.)
K0E 1T0
Tél.: (613) 925-4228

Élèveleur de Port Colborne
C.P. 129
Port Colborne (Ont.)
L3K 5V8
Tél.: (416) 834-3644

Port de Churchill
C.P. 217
Churchill (Man.)
R0B 0E0
Tél.: (204) 675-8823

Port de Vancouver
1900-200, rue Granville
Vancouver (C.-B.)
V6C 2P9
Tél.: (604) 666-3226

Port de Prince Rupert
110 ouest, 3e Avenue
Prince Rupert (C.-B.)
V81 1K8
Tél.: (604) 627-7545

Le Conseil des ports nationaux

Répertoire

Conseil	Haute Direction
P.A.H. Franche Président (jusqu'au 1er juillet 1982)	P.A.H. Franche Président et chef de la direction (jusqu'au 1er juillet 1982)
J. Auger (Président par intérim du conseil d'administration depuis le 1er juillet 1982)	J. Auger Premier vice-président (Président par intérim et chef de la direction depuis le 1er juillet 1982)
Mme M.L. Robson Membre	F. Godbout Vice-président aux finances
Dr. S.H. Weymann Membre	D.N. Morrison Vice-président aux opérations
	R.S. Tower Vice-président aux services juridiques et secrétaire de la Société

Direction des ports

Port/Élévateur	Directeur général/ Surintendant	Président de l'administration portuaire
St. John's (T.-N.)	D. Fox	R. W. Innes
Halifax	R. V. Beck	G. E. Simmons
Saint-Jean (N.-B.)	G. C. Moulard	F. G. Elkin
Belledune	S. O.	S. O.
Sept-Îles	S. Tremblay	A. Lapointe
Chicoutimi	Y. Hébert	Lionel Major
Baie des Ha! Ha!	Y. Hébert	Lionel Major
Québec	H. Allard	J. P. Biron
Trois-Rivières	P. Alain	M. Germain
Montréal	N. Beshwaty	R. Boyer
Prescott	R. E. Bailey	S. O.
Port Colborne	R. Fisher	S. O.
Churchill	D. Figurski	K. Rawlings
Vancouver	F. J. N. Spoke	G. McPherson
Prince Rupert	K. R. Krauter	W. J. Scott

Rapport du vérificateur

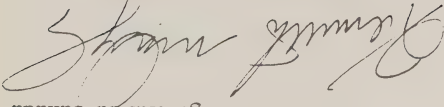
L'honorable Jean-Luc Pepin, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan consolidé du Conseil des ports nationaux au 31 décembre 1982 ainsi que l'état consolidé des résultats et du déficit et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière du Conseil au 31 décembre 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que le Conseil, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le vérificateur général du Canada



Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa (Ontario)
le 23 février 1983

taire, s'élèvent à \$536,000, incluant l'intérêt de \$7,000.

12. Loi sur la Société canadienne des ports

La Loi sur la Société canadienne des ports a été adoptée par la Chambre des communes le 26 juillet 1982 et sera proclamée pour entrer en vigueur le 24 février 1983. Cette loi modifiera la Loi sur le Conseil nom du Conseil des ports nationaux à Société canadienne des ports et permettra l'établissement de certaines sociétés de port locales.

d'une jetée à un port. Présentement, un consultant a été engagé pour déterminer la cause des fissures et recommandera des mesures correctives à être effectuées. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de prévoir la portée des coûts qui seront déboursés, ni la valeur qui sera recouvrée.

11. Dividendes en arrérages

Les dividendes cumulatifs en arrérages, au 31 décembre 1982, sur les actions privilégiées de classe B (sans droit de vote) de RTI, toutes détenues par l'actionnaire minoritaire,

- a) Des réclamations totalisant environ \$18 millions ont été reçues par le Conseil à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés du Conseil et de diverses autres questions en litige et n'apparaissent pas dans les états financiers. Selon l'opinion du Conseil, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.
- b) Le CPN a connaissance qu'il existe des fissures dans quelques pilotis

10. Événalités

(en milliers de dollars)

1982	1981
157,462	157,462
589	589
31,713	24,549
317,739	317,739
157,462	157,462
\$506,914	\$499,750

Le remboursement du capital de la dette à long terme au cours de chacun des cinq prochains exercices est comme suit: 1983 - \$711,123, 1984 - \$773,341, 1985 - \$841,695, 1986 - \$916,865 et 1987 - \$999,611.

Intérêt couru sur emprunts n'étant pas dû et payable

Emprunts auprès du Canada, sans intérêt et avec une échéance indéfinie

Moins: Tranche échéant à moins d'un an

Emprunts comportant des taux d'intérêt variant de 6,25% à 15,625%, un remboursement annuel de capital et d'intérêt réunis de \$4,014,000, et une échéance entre le 31 décembre 2000 et 2002

9. Contributions remboursables auprès du Canada

a) Infrastructure

Durant l'exercice 1981, le Conseil du Trésor a approuvé une contribution remboursable de \$48,300,000 pour la construction de l'infrastructure du terminus charbonnier de Ridley Island. La contribution ne porte aucun intérêt d'ici le 1er avril 1989. Le remboursement de la contribution et de l'intérêt se fera sur une période de vingt ans à partir du 1er avril 1990, avec les trois premiers versements annuels couvrant l'intérêt et les 17 autres versements annuels égaux couvrant le capital.

Les taux d'intérêt applicables sont les taux moyens pondérés établis sur les emprunts du CPN en vigueur lors du versement de

Ces avances feront partie d'une entente à être conclue avec la banque en vue du financement de la construction à long terme. Cette entente limitera l'ensemble des emprunts à un montant n'excédant pas le moins de 80% du coût du projet ou \$185 millions, avec le remboursement du capital ne devant pas commencer avant 1991. Ce financement est sujet à l'obtention d'une garantie du gouvernement du Canada à être obtenue d'ici le 31 août 1983.

En vertu d'une entente intervenue le 13 juillet 1972, la province du Nouveau-Brunswick a fourni un montant de \$25 millions pour le financement partiel de la construction du terminus Rodney, à Saint-Jean, propriété du CPN.

D'après l'entente en vigueur depuis le 1er janvier 1976, un montant équivalant à 50% du bénéfice net de l'exploitation du terminus doit être versé à la province jusqu'au remboursement complet du capital investi, et ce, sans intérêt.

7. Financement fourni par une province

b) Capitaux propres

En 1982, le CPN a reçu du Canada une contribution remboursable de \$20,072,000 pour l'achat d'actions de RTI. L'intérêt est calculé à un taux de 15,375% à partir de la date où la contribution a été reçue. Le remboursement de la contribution et des frais d'intérêt devra être effectué à partir des dividendes reçus de RTI.

Le Conseil du Trésor peut, en consultation avec le Ministre des Finances, déterminer les termes et conditions de remboursement de la contribution et de l'intérêt immédiatement avant le 1er avril 1989.

4. Obligations non garanties de Saint John Harbour Bridge Authority

Saint John Harbour Bridge Authority doit la somme de \$14,532,000 (\$14,612,000 en 1981) au CPN, qui lui, la doit au gouvernement du Canada, en conformité avec les dispositions du crédit L106b de la Loi des subsides no. 7 de 1967, 1967-1968, art. 8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées au CPN sont identiques à celles des obligations non garanties de l'Administration. Selon les termes de l'entente entre le gouvernement du Canada et l'Administration, le gouvernement a, de fait, garanti le remboursement du capital et de l'intérêt sur ces obligations. Par conséquent, les obligations à recevoir et les emprunts et avances à payer au gouvernement se compensent et ne sont donc pas inscrits au bilan, comme éléments d'actif et de passif. Ainsi donc, les revenus et dépenses d'intérêt, qui totalisent \$996,000 (\$1,002,000 en 1981) s'annulent également et n'apparaissent pas à l'état consolidé des résultats et du déficit.

Le 9 juillet 1981, le Conseil du Trésor a donné son approbation pour que les responsabilités, découlant de l'administration de la dette de Saint John Harbour Bridge Authority de même que l'emprunt remboursable au ministère des Finances du gouvernement du Canada, soient transférées des comptes du CPN à Transports Canada. En date du 31 décembre 1982, ce transfert n'avait pas encore été effectué.

a) Sommaire		Taux d'amortissement		Amortissement		Net	
				1982		1981	
				(en milliers de dollars)			
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	
				1982		1981	

Conseil des ports nationaux

Notes afférentes aux états financiers consolidés du 31 décembre 1982

1. Principales conventions comptables

a) Principes de consolidation

Les états financiers consolidés (Conseil) comprennent les comp-naux (CPN), y compris les comp-

installations qui relèvent de sa juridiction, et ceux de sa filiale détenue à 90%, Ridley Terminals Inc. (RTI), une société qui a été constituée le 18 décembre 1981 en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes. Toutes les transactions entre le CPN et RTI ont été éliminées.

b) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistr-trées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada au CPN et qui sont enregistrées à une valeur établie au moment du transfert (valeur d'estimation ou juste valeur marchande). Les sub-ventions, reçues du Canada (qui ne représentent pas des contributions en capital) et de tierce partie, pour les projets d'immobilisations sont créditées directement au coût du bien concerné.

Les coûts de construction reliés au terminus charbonnier de Ridley Island sont capitalisés et seront amortis lorsque le terminus atteindra sa capacité opérationnelle. La capacité opérationnelle sera ob-tenue le jour où le terminus aura manutentionné un total de trois millions de tonnes de cargaisons. Les coûts de construction capita-lisés comprennent les frais d'in-génierie, d'administration, d'in-térêt, d'assurance et de location du site.

L'amortissement des immobilisa-tions est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, à des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

d) Régime de pension

Les frais d'exploitation et de marketing encourus par RTI du-rant la construction du terminus charbonnier de Ridley Island sont reportés jusqu'à ce que le terminus devienne opérationnel.

c) Frais reportés

Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés per-manents du CPN. Ces employés et le CPN doivent contribuer à ce régime. Les contributions re-présentent la responsabilité totale du CPN en cette matière et sont imputées aux dépenses d'exploita-tion de l'exercice courant.

e) Assurance

Le CPN assume essentiellement toutes responsabilités quant aux incendies et risques généraux ainsi que les demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les dépenses qui peuvent découler de ces responsabilités sont imputées à l'exercice courant.

f) Subventions tenant lieu de taxes municipales

Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformé-ment à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérifica-tion par la Division des subven-tions aux municipalités du mini-ère des Travaux Publics. Toute régularisation subséquente est en-registrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

g) Indemnités de cessation d'emploi

Chaque année, le CPN comptabil-ise une provision pour les élé-ments de passif estimatifs qui

découlent des indemnités de cessa-tion d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés sup-plementaires; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique du CPN.

2. Acquisition par le Conseil des ports nationaux d'actions de Ridley Terminals Inc.

Le Décret du Conseil Privé (C.P. 1981-3669) en date du 18 décembre 1981, autorise le CPN à conclure une entente datée du 17 décembre 1981 avec la société Federal Commerce and Navigation Ltd. pour le déve-loppement, la gestion et l'opération du terminus charbonnier de Ridley Island au port de Prince Rupert. L'entente stipule qu'au moins 90% des actions ordinaires (avec droit de vote) de RTI doivent être assignées au CPN. Au 31 décembre 1982, le CPN avait fait l'acquisition au coût de \$4,529,000 de 90% des actions ordinaires émises et de 100% des actions privilégiées de classe A (avec dividendes cumulatifs et sans droit de vote) émises de RTI. En vertu de l'entente, le CPN s'est engagé à l'achat d'actions de RTI jusqu'à concurrence de \$23,021,000.

3. Débiteurs à long terme

Les débiteurs à long terme pro-viennent de l'aliénation d'immobi-lisations et d'une avance à un employé de RTI. Les débiteurs viennent à échéance sur des périodes de 1 à 25 ans et portent intérêt à des taux qui s'établissent entre néant et 8%.

Conseil des ports nationaux

Etat consolidé de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1982 (en milliers de dollars)

PROVENANCE DES FONDS		1982	1981
Exploitation			
Bénéfice net		\$ 57,503	\$ 59,848
Postes n'exigeant aucune sortie de fonds		18,228	14,023
Amortissement		983	588
Indemnités courues de cessation d'emploi		(567)	(2,996)
Gain sur aliénation d'immobilisations		(433)	—
Amortissement de l'escompte sur les obligations du Canada		75,714	71,463
Emprunts bancaires remboursables sur demande		42,479	—
Emprunts auprès du Canada		7,875	—
Contributions remboursables auprès du Canada		60,669	176
Intérêts minoritaires		4,506	23
Diminution des débiteurs à long terme		214	307
Subventions pour projets d'immobilisations		23,969	17,437
Produit de l'aliénation d'immobilisations		806	4,973
		216,232	94,379
UTILISATION DES FONDS			
Acquisitions d'immobilisations		190,821	65,049
Frais reportés		235	—
Tranche exigible des emprunts auprès du Canada		711	589
Diminution de la dette à une province		183	806
Obligations du Canada présentées comme élément d'actif à long terme		191,950	66,444
		—	81,778
		191,950	148,222
AUGMENTATION (DIMINUTION) DU FONDS DE ROULEMENT		24,282	(53,843)
FONDS DE ROULEMENT AU DÉBUT DE L'EXERCICE		107,278	161,121
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE		\$131,560	\$107,278

Conseil des ports nationaux

Etat consolidé des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1982 (en milliers de dollars)

REVENUS			
1982	1981		
		Services portuaires	\$ 46,621
		Services des grains	\$ 45,040
		Manutention des cargaisons	31,550
		Locations	29,038
		Services maritimes et autres	58,426
			37,747
			18,481
			17,967
			190,784
			180,833
DÉPENSES			
		Salaires et avantages sociaux	54,412
		Achat de services	60,450
		Energie et services d'utilité publique	7,375
		Amortissement	6,417
		Subventions tenant lieu de taxes municipales	18,228
		Autres	14,023
			13,732
			9,864
			10,656
			162,602
			150,229
BÉNÉFICE DE L'EXPLOITATION			
			28,182
			30,604
AUTRES REVENUS (DÉPENSES)			
		Revenus d'intérêt	31,550
		Dépenses d'intérêt	(2,796)
		Gain sur aliénation d'immobilisations	567
			29,321
			29,244
BÉNÉFICE NET			
			59,848
DÉFICIT AU DÉBUT DE L'EXERCICE			
			243,045
			302,893
DÉFICIT À LA FIN DE L'EXERCICE			
			\$185,542
			\$243,045

Conseil des ports nationaux

(Constitué en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux)

Bilan consolidé
au 31 décembre 1982 (en milliers de dollars)

ACTIF

À court terme

1981	
\$ 1,749	1982
120,207	157,374
27,987	31,149
1,023	7,934
2,133	2,379
153,099	201,825

Bons du Trésor, au coût, lequel se rapproche de la valeur au marché

Débiteurs

Créance sur le Canada

Matériaux et fournitures

À long terme

Obligations du Canada, au coût non amorti (valeur au marché:

1982 - \$82,833

1981 - \$66,142)

Débiteurs (note 3)

Immobilisations (note 5)

Frais reportés

81,778	82,211
6,848	6,634
88,626	88,845
439,605	587,990
—	235
\$681,330	\$878,895

PASSIF

À court terme

Créditeurs et frais courus

Subventions tenant lieu de taxes municipales

Revenus reportés

Tranche du passif à long terme, échéant à moins d'un an

À long terme

Emprunts bancaires remboursables sur demande (note 6)

Indemnités courues de cessation d'emploi

Financement fourni par une province (note 7)

Emprunts auprès du Canada (note 8)

Contributions remboursables auprès du Canada (note 9)

Intérêts minoritaires

60,845	640,282
529,170	4,529
23	715,076
575,014	

AVOIR DU CANADA

Capital d'apport

Déficit

349,361	183,542
243,045	163,819
\$878,895	\$681,330

Au nom du Conseil:

Le président par intérim

Directeur

Stéphane Bergeron

Tableau 1: Bénéfice net (perte) avant postes spéciaux et extraordinaires

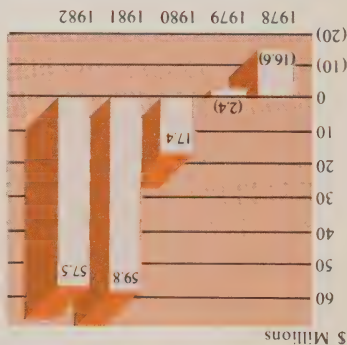


Tableau 2: Rendement des immobilisations

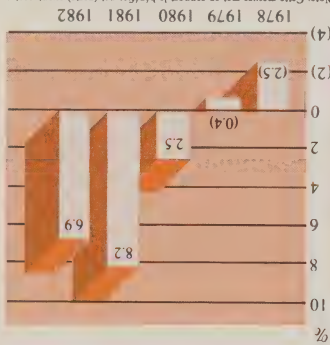


Tableau 3: Revenus d'exploitation

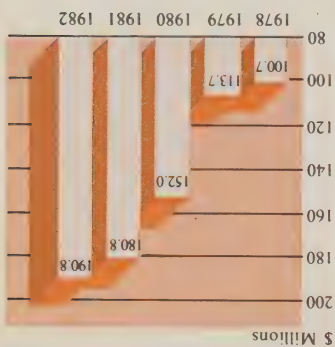


Tableau 4: Trafic total des marchandises

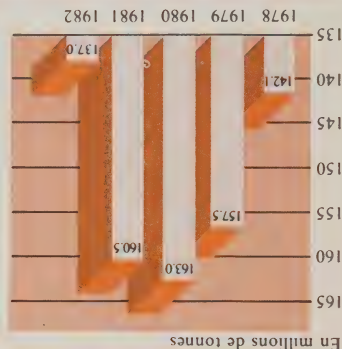


Tableau 5: Composition du trafic en 1982

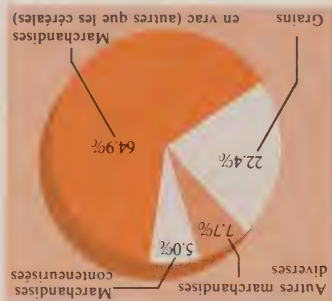


Tableau 6: Nature des acquisitions d'immobilisations en 1982



Tableau 7: Nombre moyen d'employés

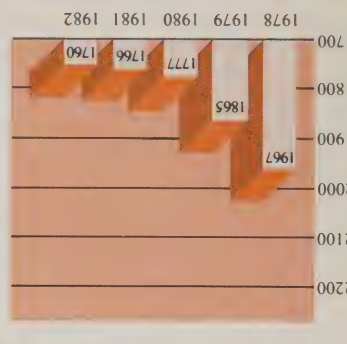


Tableau 8: Salaires et avantages sociaux en % des revenus d'exploitation

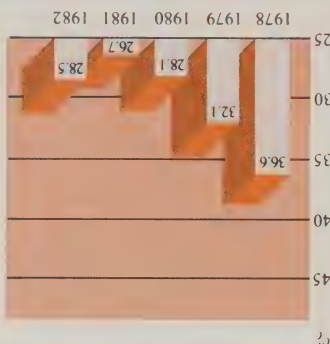
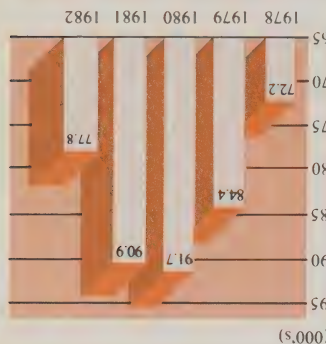


Tableau 9: Tonnage par employé



Résultats financiers

Cette synthèse comprend des observations et des données sur la situation financière et les résultats d'exploitation pour les années 1978 à 1982. Il faut la lire en relation avec les états financiers et les notes annexes.

Pour la troisième année consécutive, le Conseil des ports nationaux a affiché un bénéfice net et a accru ses revenus d'exploitation. Ces résultats sont particulièrement remarquables en regard de la mauvaise conjoncture économique au Canada pendant la même période.

Bénéfice net

Malgré les mauvaises conditions économiques de 1982, le Conseil n'a enregistré qu'une faible diminution de son bénéfice net — de \$59,8 millions en 1981 à \$57,5 millions en 1982. Cette baisse est principalement attribuable aux facteurs suivants:

(1) L'exploitation des ports a produit un bénéfice d'exploitation inférieur de \$2,4 millions. Le taux de marge brute (bénéfice d'exploitation) est passé de 16,9 pour cent en 1981 à 14,8 pour cent en 1982.

(2) Le revenu de placement a augmenté de \$3,1 millions par rapport à 1981 en raison d'un accroissement du montant placé et des taux d'intérêt élevés pendant la première moitié de l'exercice.

(3) La diminution de \$2,4 millions des gains sur aliénation d'immobilisations est principalement due à la vente de terrains au port de Québec en 1981.

(4) Les frais d'intérêt ont augmenté de \$0,6 million par suite de nouveaux emprunts contractés en 1982. (La note 8 aux états financiers fournit des renseignements supplémentaires sur la dette à long terme.)

Rendement des immobilisations

L'investissement de sommes massives en immobilisations a fait baisser le rendement sur les immobilisations de 8,2 pour cent en 1981 à 6,9 pour cent en 1982. (Voir le graphique 2.)

Revenus d'exploitation

Les revenus d'exploitation du Conseil

des ports nationaux ont augmenté de \$10 millions ou 5,5 pour cent au cours de l'exercice. (Voir le graphique 3.) Dix des quinze ports ont affiché une hausse. En augmentations ont été enregistrées à deux ports: celui de Montréal, avec une hausse de \$4,6 millions, et celui de Québec, où l'augmentation a été de \$2,5 millions.

Des hausses de revenus d'exploitation variant de 15 à 25 pour cent ont été réalisées aux ports de Saint-Jean (T.-N.), Halifax, Belledune et Churchill. Pour chacun d'eux, les augmentations ont résulté d'une croissance générale des activités et de l'utilisation de pratiques commerciales efficaces.

Trafic total de marchandises

À cause de la récession, le tonnage n'a atteint que 137 millions de tonnes en 1982, soit une baisse de 14,6 pour cent par rapport à 1981 (Voir le graphique 4). Les volumes de marchandises conteneurisées, de marchandises générales et de vracs autre que les céréales ont diminué légèrement.

Le tonnage de céréales a augmenté d'environ 13,3 pour cent. Le graphique 5 donne une ventilation du tonnage pour 1982.

Voyageurs

En 1982, les ports de Halifax, Québec, Montréal, Vancouver et Prince Rupert ont accueilli 213,852 voyageurs à l'embarquement et au débarquement de 45,682 voyageurs en transit, soit un total de 259,534 passagers à bord de navires ayant fait escale à ces ports. Il n'existe aucune donnée comparable pour les années précédentes.

Dépenses

En 1982, les dépenses d'exploitation ont augmenté globalement de 8,2 pour cent, chiffre inférieur au taux d'inflation cent, chiffre inférieur au taux d'inflation de 14,9 pour cent, hausse attribuable à une flambée des prix dans ces secteurs pendant l'année, tandis que les dépenses

Efficacité

Le nombre moyen d'employés a baissé faiblement en 1982, soit de 1,766 à 1,760. (Voir le graphique 7.) Ce facteur, conjugué à la production des employés, révèle une légère augmentation du taux de productivité par employé au Conseil des ports nationaux. La somme des salaires et des avantages sociaux des employés, lorsqu'exprimée en pourcentage des revenus d'exploitation, est

passée à 28,5 pour cent (comparativement à 26,7 pour cent en 1981.) (Voir le graphique 8.) Le nombre de tonnes manutentionnées par employé est supérieur de 7,8 pour cent au chiffre correspondant de 1978, mais inférieur de 14,3 à celui de 1981, à cause de la baisse de 14,6 pour cent du trafic total de marchandises attribuable à la récession mondiale.

en salaires ont augmenté de 12,6 pour cent.

L'amortissement a augmenté de \$4,2 millions par rapport à 1981. Cette hausse est due à deux principaux facteurs, soit l'annulation en 1981 d'écritures d'amortissement de \$1,26 million passées au cours des années précédentes par le port de Halifax, ainsi que le montant élevé des immobilisations complétées en 1982.

Durant l'année, le Conseil des ports nationaux a investi \$190,8 millions en immobilisations. Ce montant comprend les investissements de \$65,4 millions faits par Ridley Terminals Inc., filiale à 90 pour cent du Conseil des ports nationaux. (Voir le graphique 6.) Ces nouvelles immobilisations ont été financées comme suit: \$75,8 millions du fonds de roulement, \$24,0 millions par des subventions, \$50,4 millions au moyen d'emprunts et \$40,6 millions par une subvention remboursable du gouvernement du Canada.

Les investissements effectués au cours de l'année ont fait grimper le coût total des immobilisations du Conseil des ports nationaux à \$915,8 millions. Les plus importants projets d'investissements en cours de construction en 1982 ont déjà été décrits plus tôt dans ce rapport.



“Le port de Vancouver contribuera plus de \$20 millions à la construction d’un terminus pour voyageurs et navires de croisière qui fera partie du complexe Place du Havre Canada.”

Vancouver. La société Place du Havre du Canada pour l’Expo ’86 qui sera transformé en centre des congrès et de

commerce après 1986. Le port de Vancouver contribuera plus de \$20 millions à la construction d’un terminus pour voyageurs et navires de croisière qui fera partie du complexe Place du Havre Canada.

La mise en oeuvre de tous ces projets illustre clairement l’engagement du Conseil des ports nationaux de développer toutes ses installations portuaires au Canada, tout en contribuant à la réalisation des objectifs sociaux et économiques du pays aux niveaux local et régional.

Investissements dans les ports: un aperçu général

Les programmes d’investissements en immobilisations du Conseil des ports nationaux au cours des cinq prochaines années dépasseront les \$700 millions. Ce niveau élevé de dépenses en immobilisations aux ports est conforme aux objectifs commerciaux du Canada et est désormais

renables pour nos usagers. L’efficacité des ports efficaces sont alors des ports efficaces pour respecter leurs engagements. Des mises à des prix concurrentiels et à temps pour respecter leurs engagements. Des mises à des prix concurrentiels et à temps pour respecter leurs engagements.

“La participation du secteur privé à l’exploitation des terminaux est aussi l’une de nos priorités.”

En outre, par la planification opportune de ses investissements en immobilisations en fonction de la demande, et par une politique de tarification raisonnable pour ses services et installations, le Conseil des ports

Malgré la récession mondiale, le Conseil a dépassé plusieurs niveaux antérieurs de rendement et établi de nouveaux records. Grâce à son programme dynamique et prévoyant d’investissements en immobilisations portuaires, le Conseil travaille déjà à réaliser ses principaux objectifs de la politique portuaire nationale énoncée dans la nouvelle Loi sur la Société canadienne des ports de 1983.

dans toutes ses dimensions est donc le mot d’ordre du Conseil des ports nationaux. Cela reste également l’un des objectifs du Conseil, conformément à la nouvelle loi sur les ports. La participation du secteur privé à l’exploitation des terminaux est aussi l’une de nos priorités. Ainsi, nous stimulons des investissements dont l’impact global est nettement plus important que nos seules dépenses en capitaux. Quand nous investissons, nous sommes associés du secteur privé en fonction de l’intention d’investir environ \$300 millions dans nos ports au cours des cinq prochaines années. Le développement des ports a un effet multiplicateur et produit des retombées importantes pour l’économie, à l’échelle locale, régionale et nationale. Il s’agit d’un autre de nos objectifs, conformément à la nouvelle politique portuaire. Les investissements dans les ports forment donc partie intégrante de la stratégie de développement économique régional du Canada.

aux usagers une aire totale de manutention de quelque 10 hectares.

“Le port de Vancouver a adjugé un contrat de \$11 millions en vue de l'acquisition de deux grues à portique modernes pour assurer à ce port un taux élevé de rotation des navires...”

Tous ces projets amélioreront la qualité des services de manutention de conteneurs offerts aux usagers du port de Montréal. Le port étudie présentement d'autres projets d'envie se rapportant aux conteneurs.

Au port de Vancouver, un programme de \$18,6 millions pour améliorer l'efficacité et accroître le volume de trafic des terminaux de conteneurs Vanterm et l'acquisition et de l'installation de deux grues à portique modernes. Le port pourra ainsi accroître son taux de rotation des navires et augmenter sa part du trafic de conteneurs sur la côte ouest. La deuxième phase de ce projet d'expansion débutera en 1983 et viendra compléter le programme, à un coût additionnel de \$16,7 millions.

En 1982, le port de Vancouver a mis en chantier un autre projet de \$4,5 millions pour construire le viaduc de Clark Drive. Ce projet fait partie du plan à long terme de modernisation et de développement du port et se terminera en 1983.

Grâce à la réalisation par le Conseil des ports nationaux de tous ces projets importants touchant le transport par conteneurs, les ports en cause pourront conserver et accroître leur part de ce marché dynamique au cours des prochaines années.

Les ports, outils de développement régional

Si le Conseil des ports nationaux poursuit avec vigueur une stratégie d'agrandissement de ses installations portuaires dans le but d'appuyer les objectifs commerciaux du Canada, ses activités ne se limitent pas au seul transport de marchandises.

Au port de Sept-Îles, les travaux de conception en vue de la construction d'un nouveau port public ont été terminés en 1982. Sise à Pointe-Noire, de l'autre côté de la baie de Sept-Îles, cette importante installation remplacera le vieux quai Monseigneur Blanche. Le coût total de ce projet qui s'étalerait sur les quatre prochaines années est estimé à \$36,5 millions. En plus de doter la région d'une infrastructure de base et de stimuler les investissements industriels et portuaires, ce projet devrait avoir d'importants

avantages sociaux et économiques pour la communauté locale.

Au port de Chicoutimi, le Conseil des ports nationaux a terminé l'élaboration d'un plan pour démanteler le port à Grande Anse, à 15 kilomètres en aval de son emplacement actuel. Ce projet permettra de rénover le centre-ville et de doter la région d'un port en eau profonde moderne et accessible à l'année longue. Les travaux préliminaires d'ingénierie et de consultation avec les divers groupes de conception, ainsi que le long processus de consultation avec les divers groupes d'intérêt locaux, ont été menés à terme en 1982. Le coût total de ce projet portuaire est maintenant estimé à \$27,3 millions.

Le Conseil a déjà acheté la plupart des terrains nécessaires et négocie présentement l'achat des autres terrains et lots d'eau, puisque l'étude environnementale du projet satisfait aux normes.

Au port de Trois-Rivières, un projet à l'étude depuis 1976 pour restaurer le secteur historique du port et l'aire urbaine adjacente a été approuvé en juin 1982. Le Conseil des ports nationaux a conclu à cette effet une entente avec Travaux Publics Canada pour le transfert de 2,1 hectares de terrains appartenant au fédéral a accepté la responsabilité de réaménager le quai B-C au port de



“Les activités de manutention de conteneurs s'intensifient de plus en plus dans les principaux ports canadiens actifs dans ce marché, c'est-à-dire Saint-Jean (T.-N.), Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Montréal et Vancouver.”

disés g  t  rales et produits forestiers étaient fort avancé    la fin de 1982; ce projet coûtera au total \$3,3 millions. Une foisle projet terminé en 1983, le terminal Lynnterm aura une aire d'entrep  sage de 27 hectares et 730 mètres linéaires de quai. La phase deux de ce projet nécessitera un investissement additionnel de \$2,3 millions.

Les terminaux de conteneurs: une

période de croissance rapide

Un des principaux éléments de la

stratégie de développement du Conseil

des ports nationaux est d'agrandir et

d'améliorer ses installations de man-

utention de conteneurs. Celles-ci ont

gagné constamment en importance dans

les principaux ports canadiens actifs dans

ce marché, c'est-  -dire Saint-Jean

(T.-N.), Halifax, Saint-Jean (N.-B.),

Montr  l et Vancouver.

Au port de Saint-Jean (T.-N.), une

  tude de faisabilité en vue de la mise en

oeuvre d'un programme de \$2,3 millions

pour améliorer le principal terminal de ce

port a été terminé en 1982. Ce projet

dotera le port d'installations efficaces

pour la manutention de marchandises

générales contenuees expédiées entre

Montr  l, Halifax et Saint-Jean (T.-N.).

Au port de Halifax, le Secrétaire

d'Etat, l'honorable Gerald Regan, a

inauguré le terminal de conteneurs II en

fin d'une période de construction de cinq

ans; cette installation de 305 mètres a

coûté \$34,3 millions. Le Conseil des ports

national a contribué \$27,8 millions    la

réalisation de ce projet et le gouverne-

ment de la Nouvelle-Écosse \$6,5 millions.

Au terminal de conteneurs Racine, au

port de Montr  l encore, un projet de \$2 millions pour construire de nouvelles fondations en vue d'y installer des grues    portiques et des systèmes électriques été mis en chantier    ce terminal    1982. Un autre projet de \$3,4 millions a été terminé en novembre de la même année pour prolonger le quai d'amarrage de 70 mètres et agrandir le terre-plein de la nouvelle aire auxiliaire, afin de fournir

gouvernement de l'Alb  ria contribué quelques \$6 millions    ce projet. Le terminal c  r  lier sera conçu, construit et exploité par un consortium de compagnies c  r  li  res, Prince Rupert Grain Limited. La construction du terminal a débuté en 1982.

“Le terminal ultramod  rne de Prince Rupert    lui seul devrait accroître d'environ 30 pour cent la capacité d'exportation de c  r  les des ports de la côte ouest du Canada.”

Le terminal ultramod  rne de Prince Rupert    lui seul devrait accroître d'environ 30 pour cent la capacité d'exportation de c  r  les des ports de la côte ouest du Canada.

Le Conseil des ports nationaux respecte donc son engagement de livrer    temps l'infrastructure du terminal c  r  lier. Le parachèvement des projets d'immobilisations du Conseil dans le domaine des c  r  les dans tout le Canada sera un apport con  cret    la balance commerciale du Canada, par l'amélioration de l'efficacité du transport de cette denrée et la stimulation de l'économie locale et régionale.

Un nouveau terminal d'exportation de

la potasse

Un important terminal de potasse était

en cours de construction en 1982 au port

de Saint-Jean (N.-B.). Spécialement

con   et construit par le Conseil des ports

national, ce tout nouveau terminal

servira    exporter cette importante

ressource naturelle extraite des mines de

Sussex, non loin de Saint-Jean. La

première phase du projet sera terminée   

l'été 1983, après avoir coûté plus de \$21

millions au Conseil des ports nationaux.

Les principaux travaux du projet

comprendront la construction d'un terre-

plein d'environ sept hectares, des travaux

de dragage pour approfondir le bassin et

la construction d'un nouveau quai. Cette

installation pourra être agrandie pour

desservir d'autres mines au besoin.

Agrandissement du terminal de produits

forestiers

Sur la côte ouest du Canada, au port de

Vancouver, un grand projet d'expansion

du terminal Lynnterm pour marchan-



“...le port de Québec continuera à jouer un rôle important dans le réseau de transport des céréales du fleuve Saint-Laurent.”

1982. Des projets sont actuellement à l'étude en vue d'améliorer les éleveurs céréaliers du port au cours des cinq prochaines années.

À la fin de l'année, sept grands projets de Montréal étaient soit terminés, soit déjà bien avancés.

A l'éleveur céréaliier numéro quatre, un projet visant à augmenter de 112,000 tonnes la capacité d'entreposage a été terminé en décembre 1982, à un coût de plus de \$20 millions. Les travaux préliminaires de conception pour l'installation d'appareils de sécurité et de déchargement des wagons, l'acquisition d'équipement de l'équipement de Hallifax en 1982. Il sera terminé en 1984 à un coût total de \$4,9 millions. Il comprend la rénovation de l'équipement de Hallifax en 1982. Il sera terminé en 1984 à un coût total de \$4,9 millions.

Un programme d'amélioration a bien progressé à l'éleveur céréaliier du port de Québec, un programme de \$7 millions visant à accroître la capacité de l'éleveur céréaliier de Bunge et à en améliorer l'efficacité était à l'étude en 1982. Les coûts en seront partagés également par le Conseil des ports de Bunge du Canada Ltée. Les travaux de construction débuteront en 1983 et seront terminés à la fin de l'année. Le débit annuel de l'éleveur sera accru de plus de 500,000 tonnes, ce qui permettra au port de Québec de continuer à jouer un rôle important dans le réseau de transport des céréales du fleuve Saint-Laurent.

Un plan de grande envergure pour investir plusieurs millions de dollars dans la rationalisation et l'expansion des installations de manutention des céréales a été élaboré en 1982. Des études de

Ces projets comprennent la mise en place de systèmes d'auto-déchargement des navires, du port de Montréal. A l'éleveur céréaliier numéro trois, un projet de \$3,7 millions pour améliorer les installations de chargement des camions a été terminé en 1982. Des études de

la possibilité d'investir davantage dans ce port.

Un grand terminal sur la côte ouest pour les exportations de céréales

Le Conseil des ports nationaux a entrepris un important projet d'agrandissement des installations d'exportation de céréales de la côte ouest. La construction d'un complexe portuaire moderne à un coût de \$300 millions est en cours à l'île Ridley, au port de Prince Rupert. Le Conseil est responsable de la préparation du site et de la prestation des services d'infrastructure pour le terminal en construction. Cette seule composante du projet représente un investissement de \$35 millions pour le Conseil des ports nationaux. Le

Laurent.

Un plan de grande envergure pour investir plusieurs millions de dollars dans la rationalisation et l'expansion des installations de manutention des céréales a été élaboré en 1982. Des études de

Ces projets comprennent la mise en place de systèmes d'auto-déchargement des navires, du port de Montréal. A l'éleveur céréaliier numéro trois, un projet de \$3,7 millions pour améliorer les installations de chargement des camions a été terminé en 1982. Des études de

la possibilité d'investir davantage dans ce port.

Un grand terminal sur la côte ouest pour les exportations de céréales

Le Conseil des ports nationaux a entrepris un important projet d'agrandissement des installations d'exportation de céréales de la côte ouest. La construction d'un complexe portuaire moderne à un coût de \$300 millions est en cours à l'île Ridley, au port de Prince Rupert. Le Conseil est responsable de la préparation du site et de la prestation des services d'infrastructure pour le terminal en construction. Cette seule composante du projet représente un investissement de \$35 millions pour le Conseil des ports nationaux. Le

Laurent.

Un plan de grande envergure pour investir plusieurs millions de dollars dans la rationalisation et l'expansion des installations de manutention des céréales a été élaboré en 1982. Des études de

“A la fin de l'année, sept grands projets touchant les éleveurs céréaliiers du port de Montréal étaient soit terminés, soit déjà bien avancés.”

A l'autre éleveur céréaliier du port de Montréal, le numéro cinq, un programme de \$2,8 millions a été complété en 1982. Ce programme visait à installer un système d'interconnexion des balances de réception de la nouvelle annexe de l'entreposage des céréales, construite en 1980. En 1982 encore, on a effectué une étude de faisabilité touchant la construction de tours marines, la rationalisation des opérations et l'installation d'un système de dépoussiérage. Le coût de ces futurs projets est maintenant estimé à environ \$33 millions.

A Port Colborne, en Ontario un projet de \$2,3 millions pour améliorer le système de dépoussiérage a été mis en chantier en 1982 et devrait se terminer en 1983. Par ailleurs, un projet de \$2,25 millions visant à améliorer le système de dépoussiérage de l'éleveur céréaliier de Prescott, en Ontario, a progressé considérablement en 1982.

Au port de Churchill, au Manitoba, le Conseil des ports nationaux, en collaboration avec d'autres ministères du gouvernement, a formé un groupe d'étude à la fin de 1982 pour examiner la possibilité d'investir davantage dans ce port.

Un grand terminal sur la côte ouest pour les exportations de céréales

Le Conseil des ports nationaux a entrepris un important projet d'agrandissement des installations d'exportation de céréales de la côte ouest. La construction d'un complexe portuaire moderne à un coût de \$300 millions est en cours à l'île Ridley, au port de Prince Rupert. Le Conseil est responsable de la préparation du site et de la prestation des services d'infrastructure pour le terminal en construction. Cette seule composante du projet représente un investissement de \$35 millions pour le Conseil des ports nationaux. Le

Ces projets comprennent la mise en place de systèmes d'auto-déchargement des navires, du port de Montréal. A l'éleveur céréaliier numéro trois, un projet de \$3,7 millions pour améliorer les installations de chargement des camions a été terminé en 1982. Des études de

la possibilité d'investir davantage dans ce port.

Un grand terminal sur la côte ouest pour les exportations de céréales

Le Conseil des ports nationaux a entrepris un important projet d'agrandissement des installations d'exportation de céréales de la côte ouest. La construction d'un complexe portuaire moderne à un coût de \$300 millions est en cours à l'île Ridley, au port de Prince Rupert. Le Conseil est responsable de la préparation du site et de la prestation des services d'infrastructure pour le terminal en construction. Cette seule composante du projet représente un investissement de \$35 millions pour le Conseil des ports nationaux. Le

Ces projets comprennent la mise en place de systèmes d'auto-déchargement des navires, du port de Montréal. A l'éleveur céréaliier numéro trois, un projet de \$3,7 millions pour améliorer les installations de chargement des camions a été terminé en 1982. Des études de

la possibilité d'investir davantage dans ce port.

Un grand terminal sur la côte ouest pour les exportations de céréales

Le Conseil des ports nationaux a entrepris un important projet d'agrandissement des installations d'exportation de céréales de la côte ouest. La construction d'un complexe portuaire moderne à un coût de \$300 millions est en cours à l'île Ridley, au port de Prince Rupert. Le Conseil est responsable de la préparation du site et de la prestation des services d'infrastructure pour le terminal en construction. Cette seule composante du projet représente un investissement de \$35 millions pour le Conseil des ports nationaux. Le

Ces projets comprennent la mise en place de systèmes d'auto-déchargement des navires, du port de Montréal. A l'éleveur céréaliier numéro trois, un projet de \$3,7 millions pour améliorer les installations de chargement des camions a été terminé en 1982. Des études de

la possibilité d'investir davantage dans ce port.

Un grand terminal sur la côte ouest pour les exportations de céréales

Le Conseil des ports nationaux a entrepris un important projet d'agrandissement des installations d'exportation de céréales de la côte ouest. La construction d'un complexe portuaire moderne à un coût de \$300 millions est en cours à l'île Ridley, au port de Prince Rupert. Le Conseil est responsable de la préparation du site et de la prestation des services d'infrastructure pour le terminal en construction. Cette seule composante du projet représente un investissement de \$35 millions pour le Conseil des ports nationaux. Le



perspectives commerciales rejoignent les progrès technologiques de l'industrie du transport maritime.

Deux terminaux charbonniers de

classe mondiale

L'un des principaux ports nationaux est en développement de deux terminaux

charbonniers de classe mondiale, à ses

ports de Vancouver et Prince Rupert, sur

la côte ouest de la Colombie-Britannique.

Le montant global des engagements à la

fin de 1982 pour ces deux terminaux

s'élevait à \$96 millions, pour la

préparation du site et les services

d'infrastructure à eux seuls. D'ici à 1990,

on s'attend à ce que les exportations de

charbon de la côte ouest aient plus que

doubler. Le Conseil des ports nationaux

sera prêt à relever ce défi.

Situé au sud du port de Vancouver, le

terminal charbonnier de Roberts Bank

comprendra jusqu'à récemment des

installations d'exportation de charbon

réparties sur 25 hectares. On y reçoit, du

sud-est de la Colombie-Britannique et de

l'ouest de l'Alberta, du charbon destiné

aux pays en bordure du Pacifique. En

1982, les travaux d'agrandissement du

terminal de Roberts Bank entrepris par le

Conseil des ports nationaux à un coût de

\$47,7 millions se sont déroulés conformé-

ment à l'échéancier. Ce projet vise à doter

le terminal de trois sites supplémentaires

de 25 hectares chacun, à augmenter l'aire

d'amarrage et à élargir la route d'accès

sur la digue. À la fin de 1982, le projet de

récupération de terrains de Roberts Bank

était presque achevé.

...la capacité du terminal de Westshore passera de son niveau actuel de 12 millions de tonnes de charbon par an à environ 25 millions."

Il reste encore au Conseil des ports

nationaux à construire un bassin pour

remorqueurs, des routes sur digue, un

hangar de marchandises et un petit

bâtiment d'administration, ainsi qu'à

entreprendre des travaux de gravage.

Le premier des trois nouveaux sites a été

loué à Westshore Terminals, qui

exploitait déjà le site original. Cette firme

profonde, un déchargeur double, un

grand projet comprend la construction

de deux grandes mines de charbon, ainsi

que l'amélioration et l'expansion du

réseau ferroviaire.

En 1982, Ridley Terminals Inc. a

adjugé 45 contrats de construction

distincts pour le terminal charbonnier.

Les travaux prévus comprennent la

construction d'un système d'approvi-

siement en eau, d'une sous-station

électrique et d'une voie ferrée de service,

...les travaux de construction du terminal charbonnier de l'île Ridley \$250 millions de la fin de 1982."

Le terminal charbonnier pourra être

facilement agrandi au double de sa

capacité actuelle de 12 millions de tonnes

par année si de nouveaux marchés

s'ouvrent pour le charbon de l'Ouest

canadien dans les pays en bordure du

Pacifique, ainsi qu'en Amérique du Sud

et en Europe de l'Ouest.

Un ambitieux programme d'expansion des

éleveurs céréaliers de l'Est du Canada



déchargement. D'autres contrats ont été

accordés pour les structures maritimes,

les systèmes de chargement des

navires, les systèmes de convoyage à terre

et au large, les empileurs-récupérateurs,

un déchargeur de wagons en tandem et

pour d'autres gros travaux de construc-

tion du terminal charbonnier de \$250

millions de l'île Ridley étaient très

avancés à la fin de 1982. Le Conseil des

ports nationaux est le principal

partenaire de Ridley Terminals Inc.,

société établie pour développer et

exploiter le terminal. Le Conseil est

également responsable de la préparation

de 1984.

Relations de travail

Conformément à son objectif de créer, d'exploiter un réseau portuaire efficace le Conseil des ports nationaux réexamine présentement sa politique de formation et de perfectionnement. Son objectif est d'accroître l'efficacité du personnel dans toute l'organisation et de permettre aux employés d'acquérir les connaissances, les compétences et l'expérience dont ils ont besoin pour accomplir leur travail, et de les préparer à assumer plus tard d'autres responsabilités.

Au cours de l'année, le Conseil a organisé pour son personnel de nombreux cours et des rencontres nationales, notamment un deuxième cours à l'intention de la haute direction intitulé "L'administration des ports: défi de l'avenir", un premier colloque des

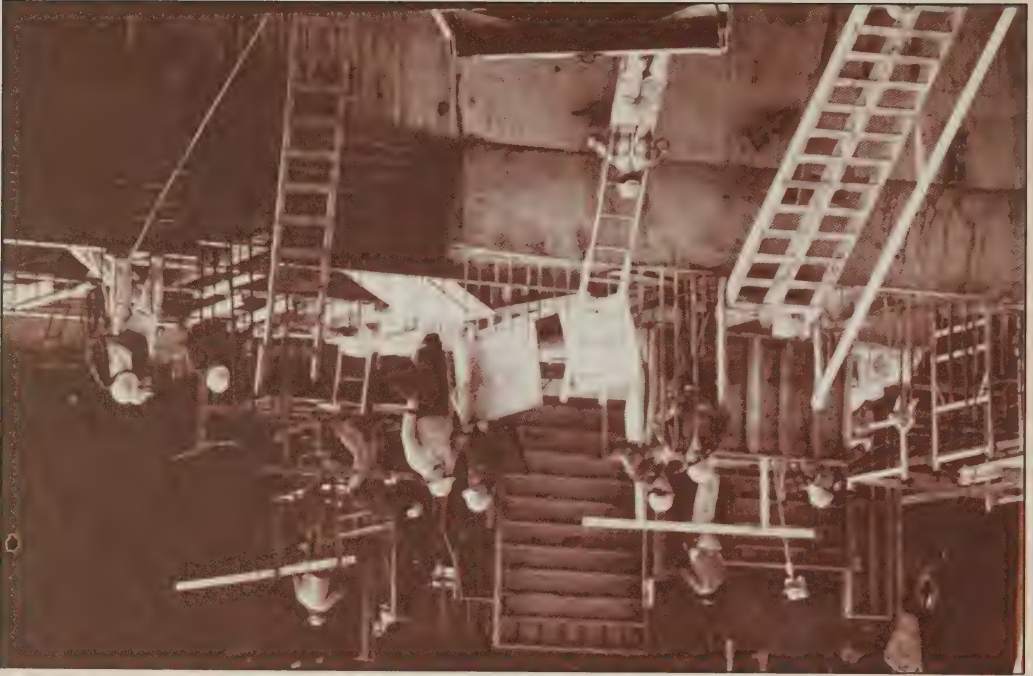
secrétaires des cadres supérieurs et la 14e conférence annuelle des cadres supérieurs du service de police du Conseil. Les directeurs généraux de tous nos ports se sont ainsi réunis pendant l'année.

Le Conseil des ports nationaux a un effectif d'environ 1,249 employés syndiqués représentés par 11 agents négociateurs et regroupés en 25 unités de négociation. Ces unités sont réparties dans neuf ports et éleveurs céréaliers du Conseil au Canada.

Au cours de 1982, douze conventions collectives ont expiré, ce qui représentait 71 pour cent de l'effectif syndiqué du Conseil. Les principaux groupes avec lesquels les négociations ont eu lieu au cours de l'année se composaient des employés affectés à l'exploitation et à

l'entretien des ports et des éleveurs, soit 722 employés, pour lesquels sept demandes de renouvellement de leur convention collective ont été reçues. Douze conventions collectives ont été renouvelées, soit pour 57,2 pour cent des employés ayant demandé un renouvellement de leur convention collective.

En 1982, 505 jours-personnes ont été perdus indirectement au port de Vancouver par suite de la grève des débardeurs de la Colombie-Britannique. Le Conseil a modifié les conditions d'emploi des titulaires de postes non syndiqués au Conseil des ports nationaux, afin de les rendre plus comparables à celles qui prévalaient dans les secteurs auxquels nous faisons concurrence pour le recrutement des employés.





Jacques Auger

Le président par intérim,
Conseil des ports nationaux,

de rendement exceptionnel.
partie à notre succès et à une autre année
naissance qui ont contribué en grande
votre loyauté et de votre profession-
changements. Je tiens à vous féliciter de
année qui a été marquée de profonds
leur dévouement tout au long de cette
personnellement tous nos employés de
Au nom du Conseil, je remercie
réussite.

l'année et pour leur contribution à notre
nous avons entretenues au cours de
Canada, pour les bonnes relations que
divers paliers de gouvernement du
de l'arrimage et du débarquement, et aux
l'industrie du transport maritime, à celles
clients, à nos associés du secteur privé, à
pour exprimer ma reconnaissance à nos
Je voudrais profiter de cette occasion
président par intérim du Conseil.

même, depuis ma nomination à titre de
pour le soutien constant qu'ils ont
accordé à M. Franche et ensuite à moi-
S.H. Weyman et Mme Marian Robson,
au conseil d'administration, le docteur
Je tiens aussi à remercier mes collègues
devenir efficace et financièrement viable.

mandat pour permettre au Conseil de

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le Conseil a bénéficié d'un très bon
climat de relations de travail en 1982. De
par un projet de mise en place d'un réseau
de transport pour acheminer le charbon
vers les marchés mondiaux.
Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Le 1er juillet 1982, le président du
Conseil des ports nationaux, M. Pierre
A.H. Franche, a été nommé président de
Via Rail Canada Inc., la société manda-
tée pour gérer le réseau ferroviaire
national pour voyageurs. Je tiens à
souligner le rôle tout à fait remarquable
que M. Franche a joué pendant tout son

Lettre du président

En 1982, le Conseil des ports nationaux a continué à poursuivre son double objectif d'amélioration des services portuaires aux usagers et de viabilité financière. Malgré des conditions économiques défavorables, les revenus d'exploitation ont connu une croissance continue et le bénéfice net est demeuré élevé.

En 1982, les revenus d'exploitation ont augmenté de 5,5 pour cent, pour se chiffrer à \$190,8 millions. Le bénéfice net s'est élevé à \$57,5 millions, par rapport au chiffre de \$59,8 millions atteint en 1981.

Lorsqu'on considère la longue série de pertes annuelles enregistrées par le Conseil dans le passé, cette troisième année consecutive de résultats favorables et cette sixième année consecutive d'amélioration des résultats d'exploitation peuvent être le sujet d'une vive satisfaction.

Il faudrait également noter que le bénéfice net de 1982 ne provient pas uniquement des revenus d'exploitation. Ce bénéfice se divise à peu près également entre les revenus de placement et le placement ont fortement grimpé par suite des taux d'intérêt fort élevés au cours du premier semestre de 1982, taux qui ont fléchi au cours du second semestre et qui, on ne s'attend pas à revoir en 1983. En outre, le principal placé en 1982 s'est élevé par suite du retard à entreprendre certains projets d'investissement devant être financés à même les surplus accumulés.

Il faut toutefois placer ces résultats favorables dans une perspective globale. Le Conseil des ports nationaux a pour mandat d'assurer que les ports conti-

buent de façon efficace au commerce intérieur et international et qu'ils aient un bon rendement. Nous remplissons ce mandat en appliquant un programme d'investissements opportun et planifié avec soin, en vue de moderniser et d'agrandir les installations portuaires existantes et d'en bâtir de nouvelles.

Le Conseil continuera à poursuivre l'objectif d'amasser lui-même les sommes d'argent nécessaires pour exploiter un système portuaire efficace au Canada.

En 1982, les investissements en immobilisations ont atteint \$191 millions — trois fois le bénéfice net obtenu. De 1983 à 1987, nos plans sont d'investir au-delà de \$700 millions dans les ports, sans compter notre contribution au nouveau terminal charbonnier de \$250 millions à Prince Rupert. Le bénéfice net du Conseil est plus que réaffecté à la modernisation et à l'amélioration des ports pour le bénéfice des usagers.

Le commerce international constitue l'un des principaux moteurs de notre pays s'élèvent à environ \$85 milliards chaque année, ce qui représente le quart de notre produit national brut. La valeur du commerce extérieur maritime atteint 25 milliards par année, soit environ 29 pour cent des exportations canadiennes. En termes de volume, 137 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées à l'intérieur des limites des ports du Conseil des ports nationaux en 1982, soit environ la moitié de tout le trafic maritime du Canada. Cela témoigne bien de l'importance de nos ports pour l'économie canadienne et le besoin de veiller à ce qu'ils demeurent modernes,

Les ports sont d'une telle importance pour l'économie canadienne que certains de leurs objectifs sont maintenant en chassés dans la nouvelle loi sur les ports de 1982. Le Parlement a adopté le projet de loi C-92 le 26 juillet 1982, par la suite, la Loi sur la Société canadienne des ports a été proclamée le 24 février 1983.

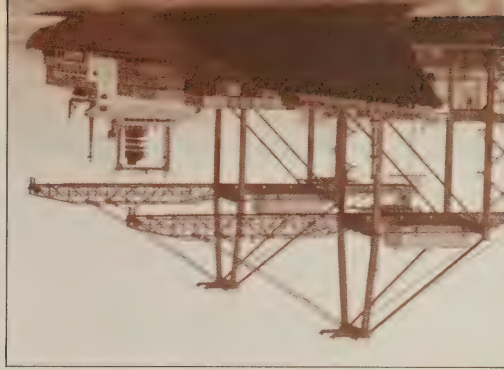
L'objectif de la loi est de concilier le besoin d'exploiter les ports canadiens à l'intérieur d'un cadre national et la nécessité de répondre aux intérêts locaux de chaque port, comme l'a exprimé l'ancien ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin.

A l'intérieur de ce cadre, le but de la politique portuaire nationale est d'établir au Canada un réseau portuaire efficace à l'appui des objectifs de commerce de ses objectifs sociaux et économiques, tant sur les plans local et régional que national.

Les ports canadiens doivent aussi offrir à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers à leurs usagers; en outre, le développement de l'ensemble du réseau portuaire doit être coordonné avec celui des autres modes de transport.

La nouvelle loi met l'accent sur le besoin d'accorder une très grande marge d'autonomie aux ports.

Le nouveau conseil d'administration de la Société canadienne des ports devra, à son avis, obtenir le statut de société de port locale, sur la base de critères tels que leur importance nationale et régionale, l'intérêt et la participation d'éléments locaux à l'administration du port, ainsi que la possibilité pour le port de parvenir à



Faits saillants

(en milliers de dollars, sauf pour le rendement sur les immobilisations et l'effectif)

Résultats financiers		
Revenu de l'exploitation	\$190,784	1982
Bénéfice net	\$180,833	1981
Fonds provenant de l'exploitation	\$ 57,503	
Rendement sur les immobilisations	\$ 75,714	
	6,9%	
	8,2%	
Situation financière à la fin de l'exercice		
Fonds de roulement	\$131,560	\$107,278
Actif total	\$131,560	\$107,278
Passif à long terme (1)	\$878,895	\$681,330
	\$640,282	\$529,170
Dépenses en immobilisations	\$190,821(2)	\$ 65,049
Trafic		
Tonnage total acheminé par les ports du C.P.N.	137,031	160,500
Effectif		
Nombre moyen d'employés	1,760	1,766

(1) Du total du passif à long terme, \$506,9 millions constituent des emprunts auprès du Canada (1981-\$499,8 millions) pour lesquels les engagements du Conseil se limitent à \$31,7 millions en 1982 (\$24,5 millions en 1981); le reste est formé d'emprunts ne portant pas intérêt et ne comportant pas d'échéance de remboursement qui totalisent \$317,739,000, et d'intérêts courus sur des emprunts non exigibles et remboursables qui totalisent \$157,462,000.

(2) Comprend des dépenses en immobilisations de \$65,4 millions faites par R.T.I.

Lettre au Ministre

L'honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports,
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Le Conseil des ports nationaux est heureux de vous présenter son rapport annuel pour l'année 1982. Il s'agit de la dernière année pendant laquelle le Conseil portera ce nom. En vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports, qui reçut la sanction royale le 4 août 1982 et fut proclamée le 24 février 1983, le nom en fut changé à Société canadienne des ports. Les effets de cette loi sont examinés plus loin dans ce rapport.

En dépit de la récession, le Conseil des ports nationaux a accru ses revenus d'exploitation en 1982 et, pour la troisième année consécutive, a réalisé un bénéfice net. Ces chiffres démontrent le progrès continu du Conseil vers son double objectif de viabilité financière et d'amélioration des services à l'industrie du commerce maritime.

Le succès du Conseil est attribuable en grande partie au dévouement de son personnel, à la loyauté de ses clients, à la diligence des débardeurs et à la coopération de ses associés du secteur privé. C'est grâce à leurs efforts et à la faveur du gouvernement envers les aménagements portuaires que le Conseil jouit d'un rendement aussi remarquable.

Au nom du Conseil, j'aimerais vous exprimer toute ma reconnaissance pour le soutien constant de votre Ministère dans la poursuite de nos objectifs.

Avec l'adoption de la Loi sur la Société canadienne des ports, la Société pourra entreprendre un nouveau mode de gestion accentué sur une très grande marge d'autonomie pour les ports.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président par intérim,

Jacques Auger

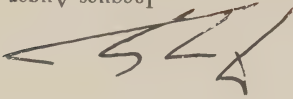


Table des matières

2884017

5	.....	Lettre au Ministre
7	.....	Faits saillants
8	.....	Lettre du président
11	.....	Relations de travail
12	.....	Les ports, un élément de l'aventir du Canada
18	.....	Résultats financiers
20	.....	— Bilan consolidé
21	.....	— Etat consolidé des résultats et du déficit
22	.....	— Etat consolidé de l'évolution de la situation financière
23	.....	— Notes afférentes aux états financiers consolidés
27	.....	— Rapport du vérificateur
28	.....	— Rétrospective des cinq derniers exercices
29	.....	Répertoire du Conseil des ports nationaux
31	.....	La nouvelle Société canadienne des ports



Canada

RAPPORT ANNUEL 1982

Conseil des ports
nationaux
National Harbours
Board



